

پژوهشهای حقوقی

شماره ۱۲

هزار و سیصد و هشتاد و شش - نیمسال دوم

مقالات

- حقیقت و مجاز حقوق هسته‌ای ایران در پرتو قطعنامه ۱۸۰۳ شورای امنیت
- بررسی روابط حقوقی طرفهای اعتبار اسنادی الکترونیک
- ممنوعیت جمع مشاغل در حقوق ایران با نگاهی به حقوق فرانسه
- شرکتهای خصوصی نظامی و امنیتی و حقوق بین‌المللی بشردوستانه
- تشخیص بزه سیاسی و تأثیر رویه دیوان عالی کشور بر آن در فرانسه
- مطالعه تطبیقی تعزیر خصوصی با نظریه کیفر خصوصی متجاوز به حقوق معنوی

موضوع ویژه: حقوق راهنمایی و رانندگی

- تأثیر قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی در قانونمداری رفتارهای اجتماعی
- پیوند قواعد بیمه‌ای و حقوق حوادث رانندگی
- حقوق و تکالیف عابران پیاده در ترافیک
- نگاهی به راهکارهای قانونی حمایت از عابر پیاده
- جنایت غیر عمدی ناشی از تقصیر در رانندگی
- سازمان ملل متحد و مقابله با «بحران جهانی سوانح رانندگی»

نقد و معرفی

- نقدی بر قانون جدید ثبت اختراعات (مصوب ۱۳۸۶/۱۱/۳)
- نقش اینترپل در مبارزه با قاچاق بین‌المللی مواد مخدر





نگاهی به راهکارهای قانونی حمایت از عابر پیاده

غلامرضا معینی*

چکیده: انقلاب صنعتی و یکی از پدیده‌های آن یعنی وسایل نقلیه موتوری، نقش بزرگی در تحول قواعد ناظر بر مسئولیت مدنی داشته است. ضرورت جبران خسارات سنگین ناشی از حوادث مربوط به دستگاههای صنعتی و وسایل نقلیه و حمایت از زیاندیدگان، حقوقدانان را برآن داشت تا با رویگردانی از قواعد سنتی مسئولیت مدنی، قواعد و ضوابط جدیدی ابداع نمایند. خاستگاه این قواعد جدید همچون خود انقلاب صنعتی، اروپا بود ولی به مرور در سایر نقاط جهان نیز مورد پذیرش قرار گرفت. در کشور ما هم تحت تأثیر این نگرش جدید، ابتدا قانون بیمه اجباری شخص ثالث تدوین شد و در ادامه قوانین دیگری برای حمایت از زیاندیدگان حوادث رانندگی از جمله عابران پیاده به تصویب رسید. اما با تصویب قانون مجازات اسلامی نه تنها این روند حمایتی متوقف شد بلکه با رویه‌ای که دادگاهها با استناد به قانون اخیرالذکر و قواعد فقهی در پیش گرفتند، در عمل قوانین قبلی نیز تا حدود زیادی تأثیر خود را از دست دادند.

کلیدواژه‌ها: بیمه اجباری شخص ثالث، تصادفات رانندگی، تقصیر، عابر پیاده، مسئولیت مدنی، وسایل نقلیه موتوری زمینی.

مقدمه

امروزه با افزایش وسایل نقلیه موتوری زمینی از جمله موتور سیکلت و اتومبیل، بر خلاف تمام مزایای این وسایل، شاهد تصادفاتی هستیم که معمولاً منجر به آسیبهای شدید بدنی

* مدرس دانشگاه آزاد اسلامی، وکیل پایه یک دادگستری.

و مالی می‌شود. این امر متأسفانه در کشور ما به دلایل مختلف از جمله عدم رعایت صحیح مقررات راهنمایی و رانندگی از سوی رانندگان و عابران پیاده به وفور مشاهده می‌شود، به طوری که کشور ما یکی از بالاترین آمار تصادفات را در سطح دنیا به خود اختصاص داده است.^۱ بنابراین طبیعی است قانونگذار برای جبران خسارتهای ناشی از این تصادفات راهی بیندیشد. در این میان تصادفاتی که یک طرف آن عابر پیاده است از وضعیت خاصی برخوردار است چرا که معمولاً در این حوادث فقط عابر پیاده دچار آسیب می‌شود، آن هم آسیبهای جسمی که بسیار شدید بوده و حتی ممکن است منجر به مرگ وی شود. این آسیبهای تبعات مالی زیادی نیز به همراه دارند، هزینه‌های سنگین درمان و از کارافتادگی موقت یا دائم مصدوم که باعث قطع درآمد او می‌شود، از جمله این تبعات مالی هستند. از این رو چگونگی جبران خسارات وارده به عابر پیاده و همچنین تعیین مسؤل جبران خسارات به نوعی خاص مد نظر حقوقدانان و قانونگذار قرار گرفته است و تلاش بر این بوده تا از عابر پیاده حمایت بیشتری صورت گرفته و خسارات وارده به وی تا حد امکان جبران شود. در این نوشتار سعی بر آن است که راهکارهای قانونی که در جهت حمایت از عابر پیاده وجود دارد مورد نقد و بررسی قرار گیرد.

با مطالعه قوانین، اعم از منسوخ و لازم‌الاجرا، می‌توان تحول قوانین ناظر بر امر تصادفات رانندگی را در سه دوره زمانی دسته‌بندی کرد:

دوره اول: قبل از تصویب قانون بیمه اجباری شخص ثالث در سال ۱۳۴۷؛

دوره دوم: از زمان تصویب قانون بیمه اجباری شخص ثالث تا زمان تصویب قانون

مجازات اسلامی در سالهای ۱۳۶۰ و ۱۳۶۱؛ و

دوره سوم: بعد از تصویب قانون مجازات اسلامی.

دوره اول - قبل از تصویب قانون بیمه اجباری شخص ثالث

در این دوره با ازدیاد وسایل نقلیه و وقوع تصادفات رانندگی، قانونگذار به صرافت تدوین

۱. «آمار تصادفات جاده‌ای ایران ۲۰ برابر میانگین جهانی است و به عبارتی ۲/۵ درصد تصادفات رخ داده در نقاط مختلف دنیا مربوط به ایران می‌شود». مهندس سید محمد هاشمی، رئیس سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور، به نقل از سایت اینترنتی باشگاه جوانان ایران ۱۳۸۵/۱۰/۱۹ www.iranclubs.net.

قوانینی برای نظم بخشیدن به عبور و مرور وسایل نقلیه افتاد. در این راستا اولین آئین‌نامه راهنمایی و رانندگی کشور در سال ۱۳۱۸ تدوین شد و سپس قانون تشدید مجازات رانندگان در تاریخ ۱۳۲۸/۴/۴ به تصویب رسید که مجازاتهایی را برای رانندگانی که با بی احتیاطی یا زیر پا گذاشتن مقررات باعث مرگ یا مصدومیت اشخاص می شدند تمهید نموده بود. به عنوان مثال طبق ماده ۴ این قانون در صورت تصادف رانندگی منجر به مرگ، راننده مقصر به دو تا سه سال زندان محکوم می شد. اما در مورد جبران خسارات وارده به اشخاص از جمله عابر پیاده آسیب دیده هیچ صراحت خاصی وجود نداشت و تنها ماده ۷ قانون تشدید مجازات رانندگان، دادگاه را مکلف کرده بود بنا به تقاضای مدعی خصوصی نسبت به جبران خسارات مادی و معنوی وارده بر متضرر از جرم رسیدگی و حکم دهد.

بنابراین در بحث خسارات ناشی از تصادفات رانندگی، طبق قواعد مسؤولیت مدنی و ضمان قهری عمل می شد. طبق این قواعد اگر شخصی سبب بروز خسارت به شخص دیگری شود، صرفاً زمانی مسؤول جبران خسارات وارده است که مقصر باشد و اثبات تقصیر او نیز بر عهده زیان دیده است.^۲ در نتیجه اگر یک عابر در تصادف با اتومبیلی مصدوم می شد، راننده اتومبیل در وهله اول هیچگونه مسؤولیتی در قبال خسارات وارده به او نداشت و عابر برای دریافت خسارات چاره‌ای نداشت جز آنکه تقصیر راننده را در بروز تصادف به اثبات برساند.

حاکم بودن فرض تقصیر^۳ در این دوره عملاً باعث بروز اشکالاتی شد:

۱. اثبات تقصیر راننده در بسیاری از موارد برای عابر زیان دیده مشکل و گاه غیرممکن

۲. ماده ۳۳۵ قانون مدنی: «در صورت تصادم بین دو کشتی یا دو قطار راه آهن یا دو اتومبیل و امثال آنها مسؤولیت 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 مسؤول خواهند بود».

ماده ۱ قانون مسؤولیت مدنی: «هر کس بدون مجوز قانونی عمداً یا در نتیجه بی احتیاطی به جان یا سلامتی یا مال یا آزادی یا حیثیت یا شهرت تجارتي یا به هر حق دیگر که به موجب قانون برای افراد ایجاد گردیده لطمه‌ای وارد نماید که موجب ضرر مادی یا معنوی دیگری شود مسؤول جبران خسارت ناشی از عمل خود می باشد».

۳. بر مبنای نظریه تقصیر، شخصی که به دیگری زانی وارد می آورد تنها زمانی مکلف به جبران خسرات وارده می باشد که زیان دیده بتواند تقصیر او را ثابت نماید. قانون مسؤولیت مدنی ایران با توجه به این نظریه تدوین شده و در مواد مختلف این قانون به احراز تقصیر برای مسؤول دانستن شخص تصریح شده است.

بود. عابری که در اثر تصادف دچار شکستگی‌های متعدد استخوان شده و در نتیجه باید مدت مدیدی را در استراحت مطلق به سر می‌برد، چگونه می‌توانست بعد از گذشت ماهها از حادثه، خواب آلودگی یا مستی راننده و یا ایراد وسیله نقلیه را ثابت نماید؟

۲. در بیشتر تصادفات رانندگی بیش از یک عامل در بروز حادثه نقش دارد و در نتیجه تشخیص علت اصلی حادثه از بین عوامل متعدد کاری دشوار و پیچیده است. اگر راننده‌ای در یک شب برفی در یک جاده لغزنده با سرعتی بیشتر از سرعت مطمئنه رانندگی کند و برای جلوگیری از برخورد با عابری که در محلی غیرمجاز از عرض جاده عبور می‌کند اتومبیل را به سمت دیگری منحرف کرده و در نتیجه به عابر دیگری برخورد نماید، از میان عوامل موجود کدامیک را باید دلیل اصلی حادثه بدانیم؟ مسأله هنگامی غامض‌تر می‌شود که خود عابر نیز در بروز تصادف تقصیری داشته باشد.

۳. به خلاف مورد بالا در بعضی حوادث رانندگی هیچ تقصیری اتفاق نیفتاده و علت اصلی حادثه امری خارج از اراده اشخاص بوده است. به عنوان مثال نمی‌توان راننده‌ای را که با وجود رعایت تمام مقررات رانندگی در اثر ترکیدگی ناگهانی لاستیک نوب اتومبیل و عدم توانایی در کنترل اتومبیل، عابری را مجروح ساخته است مقصر دانست. از طرف دیگر جبران نکردن خسارات وارده به عابر نیز عادلانه به نظر نمی‌رسد.

۴. آخرین ایرادی که می‌توان به آن اشاره داشت این بود که حتی پس از اثبات تقصیر راننده و محکومیت او به پرداخت کلیه خسارات وارده به عابر زیان‌دیده، این مشکل وجود داشت که چگونه می‌توان کلیه این خسارات را از راننده مقصر دریافت نمود. از آنجا که معمولاً خسارات مادی و معنوی وارده به عابر مصدوم و یا وراث وی (در صورت فوت عابر) شامل مبلغ سنگینی می‌شد، در موارد زیادی امکان دریافت این مبلغ از راننده امکان‌پذیر نبود چرا که منجر به عسر و حرج وی می‌گردید.

با توجه به ایرادات گفته شده حقوقدانان بر آن شدند تا با ارائه نظریاتی کاربردی تا حد ممکن خسارات وارده به اشخاص را جبران نمایند. مهمترین نظریات ارائه شده عبارتند از:

اماره تقصیر: بر مبنای این نظریه، تقصیر راننده مفروض است مگر آنکه خلاف آن ثابت شود. در نتیجه در تصادف اتومبیل با عابر پیاده، عابر به عنوان زیان‌دیده مکلف به اثبات تقصیر راننده نیست بلکه این راننده است که موظف به اثبات عدم تقصیر خود

می‌باشد، در غیر این صورت مسئول جبران کلیه خسارات وارده به زیان‌دیده خواهد بود. این نظریه از جهت آنکه عابر پیاده را از تکلیف اثبات تقصیر راننده معاف می‌کند قابل توجه است، اما این اماره نیز مانند تمام امارات قانونی و قضائی تا زمانی حاکم می‌باشد که خلاف آن ثابت نشود. پس راننده می‌تواند با اثبات عدم تقصیر خود، از جبران خسارات معاف شود.

نظریه خطر: بر مبنای این نظریه هر شخصی که از کالا یا کاری منتفع می‌شود باید زیانهای ناشی از آن را که متوجه دیگران می‌شود نیز تحمل کند. در نظریه خطر، مسئولیت، دیگر مبتنی بر تقصیر نیست که اثبات یا عدم اثبات آن نقشی در جبران خسارات داشته باشد بلکه فقط کافی است رابطه علیت بین عامل آسیب و حادثه منجر به خسارت اثبات شود. در نتیجه مالک یک اتومبیل که از آن بهره‌مند می‌شود در مقابل موظف به جبران خسارات ناشی از آن نیز می‌باشد.

نظریه تضمین حق: بر مبنای این نظریه همین که آسیب و زیانی وارد شد باید جبران شود. افراد در یک جامعه حق دارند در امنیت جانی و مالی کامل زندگی کنند و اگر شخصی به هر دلیل باعث لطمه مالی یا جانی به دیگران شود موظف به جبران خسارت می‌باشد، فارغ از این موضوع که تقصیر داشته یا نداشته باشد.^۴

و اما در مورد ایراد چهارم یعنی نحوه جبران خسارات، بهترین راه حل ارائه شده، استفاده از بیمه مسئولیت مدنی می‌باشد. با توجه به خسارات زیادی که در اثر تصادف رانندگی به افراد وارد می‌آید، تحمیل آن بر دوش یک نفر آن هم در صورتی که تقصیری مرتکب نشده باشد، ناعادلانه به نظر می‌رسد، بنابراین با بیمه وسیله نقلیه می‌توان به هر دو

۴. هر یک از نظریات گفته شده در بین حقوقدانان موافقان و مخالفانی دارد و در مورد هر یک از این نظریات به تفصیل صحبت شده است. برای مطالعه بیشتر نک:

ناصر کاتوزیان، **حقوق مدنی (ضمان قهری - مسئولیت مدنی)**، تهران: انتشارات دانشگاه تهران، چاپ دوم: ۱۳۷۸.

حسینقلی حسینی‌نژاد، **مسئولیت مدنی**، تهران: بخش فرهنگی جهاد دانشگاهی دانشگاه شهید بهشتی، چاپ اول: بهار ۱۳۷۰.

سید مرتضی قاسم زاده، **مبانی مسئولیت مدنی**، تهران: نشر دادگستر، چاپ اول: بهار ۱۳۷۸.

ناصر کاتوزیان، با همکاری لعیا جنیدی و مجید غمامی، **مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی**، تهران: انتشارات دانشگاه تهران، چاپ اول: ۱۳۸۱.

هدف دست پیدا کرد؛ هم خسارات وارده جبران می‌شود و هم راننده یا مالک وسیله نقلیه با مشکل مالی خاصی مواجه نمی‌شود.

دوره دوم - تصویب قانون بیمه اجباری شخص ثالث

با توجه به نواقص و کاستی‌هایی که قوانین موجود در جبران خسارات وارده به افراد در حوادث رانندگی داشتند، قانونگذار ایران بالاخره در سال ۱۳۴۷ مبادرت به تصویب قانون «بیمه اجباری مسؤولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث» نمود.^۵ این قانون که از این به بعد اختصاراً آن را «قانون بیمه شخص ثالث» می‌نامیم قدم بسیار بلندی در جهت جبران خسارات وارده به افراد به خصوص عابران پیاده بود. ماده ۱ قانون مذکور مقرر می‌دارد:

«کلیه دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی و انواع یدک و تریلر متصل به وسایل مزبور و قطارهای راه آهن اعم از اینکه اشخاص حقیقی یا حقوقی باشند مسؤول جبران خسارات بدنی و مالی هستند که در اثر حوادث وسایل نقلیه مزبور و یا محصولات آنها به اشخاص ثالث وارد می‌شود و مکلفند مسؤولیت خود را از این جهت نزد شرکت سهامی بیمه ایران و یا یکی از مؤسسات بیمه داخلی که اکثریت سهام آنها متعلق به اتباع ایرانی و صلاحیت آنها به پیشنهاد وزارت دارایی و وزارت اقتصاد مورد تأیید دولت باشد بیمه نمایند.»

آنچه با مطالعه قانون مذکور به ذهن متبادر می‌شود این است که قانونگذار با توجه به نظریه خطر، صرف استفاده از وسایل نقلیه را موجب مسؤولیت مدنی دانسته است. این نظر از آنجا تقویت می‌شود که بجای راننده وسیله نقلیه، دارنده آن مسؤول شناخته شده است، یعنی شخصی که ممکن است در زمان وقوع حادثه اصلاً هدایت وسیله نقلیه را بر عهده نداشته باشد. پس در نتیجه، تقصیر یا عدم تقصیر راننده وسیله نقلیه نقشی در مسؤولیت دارنده آن در جبران خسارات بدنی و مالی وارده به دیگران نخواهد داشت.

۵. این قانون در تاریخ ۱۳۴۷/۱۰/۲۳ به تصویب رسید و طبق ماده ۱۴ همین قانون از فروردین ماه سال ۱۳۴۸ لازم‌الاجرا شد. البته قبل از آن در سال ۱۳۳۱ «لایحه قانونی بیمه خسارات شخص ثالث از وسایل نقلیه موتوری» به تصویب رسید که طی آن کلیه مالکان وسایل نقلیه موتوری زمینی و هوایی و دریایی مکلف به بیمه این وسایل در مقابل خسارات وارده به اشخاص ثالث شدند. اما این قانون هیچگاه در عمل اجرا نشد.

از طرف دیگر مسأله جبران آسیبهای جسمی ناشی از تصادفات رانندگی آنقدر برای قانونگذار مهم بوده است که حتی در مواقعی که به دلایلی امکان مراجعه به بیمه‌گر وجود ندارد راهی برای جبران خسارات پیش‌بینی کرده است. ماده ۱۰ قانون بیمه شخص ثالث در این مورد مقرر می‌دارد:

«برای جبران زیانهای بدنی وارد به اشخاص ثالث که به علت بیمه نبودن وسیله نقلیه، بطلان قرارداد بیمه، تعلیق قرارداد بیمه، تعلیق تأمین بیمه‌گر، فرار کردن و شناخته نشدن مسؤول حادثه و یا ورشکستگی بیمه‌گر قابل پرداخت نباشد یا به‌طور کلی برای جبران خسارتهای خارج از شرایط بیمه‌نامه (به استثناء موارد مصرح در ماده ۴) صندوق مستقلی به نام صندوق تأمین خسارتهای بدنی تأسیس می‌شود که به وسیله شرکت سهامی بیمه ایران اداره خواهد شد...»^۶

تدوین ماده مذکور بیانگر این امر است که قانونگذار بر اساس ضرورت‌های اجتماعی و لزوم جبران خسارات، حتی از نظریات «خطر» و «تضمین حق» نیز پا را فراتر گذاشته و هدف خود را فقط جبران خسارت قرار داده بود.

۶. صندوق تأمین خسارت در حال حاضر نیز وجود دارد و منابع مالی آن نیز طبق آئین‌نامه منابع درآمد صندوق تأمین خسارتهای بدنی موضوع ماده ۱۱ قانون بیمه شخص ثالث مصوب ۱۳۴۸/۱۲/۲ از سه محل تأمین می‌شود که یکی از آنها دریافت سه درصد از حق بیمه‌های دریافتی موضوع قانون بیمه شخص ثالث است. به عبارتی تمام مالکان وسایل نقلیه که اقدام به بیمه وسیله نقلیه خود می‌کنند به صورت اجباری باید مبلغی معادل سه درصد حق بیمه خود را به این صندوق پرداخت نمایند. البته مبلغی که این صندوق بابت خسارات وارده به افراد زیان‌دیده می‌پردازد معمولاً کمتر از میزان واقعی خسارات وارده است. طبق تصویب‌نامه مورخ ۱۳۸۳/۷/۱۹ هیأت وزیران سقف تعهدات این صندوق از پنجاه میلیون ریال به هشتاد میلیون ریال افزایش پیدا کرد که با توجه به نرخ ریالی دیه که در سال ۱۳۸۶، ۳۵۰ میلیون ریال بوده و در سال جاری به ۴۰۰ میلیون ریال افزایش پیدا کرده است مبلغ قابل توجهی به نظر نمی‌رسد و در عمل بسیاری از خسارات جبران نشده باقی می‌ماند و این با فلسفه تشکیل صندوق تأمین خسارات منافات دارد.

یکی از معضلاتی که بنا به اظهارات مسؤولان قوه قضائیه هزینه‌های مادی و معنوی بسیاری را بر دوش دولت قرار داده، وجود زندانیان بسیاری است که به خاطر عجز از پرداخت دیه مقرر شده در زندان بسر می‌برند. توجه بیشتر به صندوق تأمین خسارات، راهنمایی زیان‌دیدگان برای مراجعه به این صندوق و دریافت خسارات خود و همچنین تأمین مالی صندوق به نحوی که از عهده پرداخت کلیه خسارات وارده برآید کمک بزرگی به رفع مشکل گفته شده خواهد کرد. البته رئیس کل بیمه مرکزی ایران اخیراً طی مصاحبه‌ای اعلام نمودند که هیأت دولت این مبلغ را به ۱۶۰ میلیون ریال افزایش داده است (نوروز کهزادی، رئیس کل بیمه مرکزی ایران، به نقل از سایت اینترنتی: www.rastak.com، ۱۳۸۶/۱۱/۲۴).

علاوه بر قانون بیمه شخص ثالث، قانونگذار برای حمایت بیشتر از عابر پیاده در تصادفات رانندگی و جبران خسارات جسمی وارد بر او، قاعده خاص و جدیدی را به وجود آورد؛ به این صورت که با تفکیک مسؤلیت کیفری از مسؤلیت مدنی، برای اعمال مجازات، احراز تقصیر راننده را لازم می‌دانست، اما برای مسؤلیت مدنی دارنده وسیله نقلیه نه تنها احراز تقصیر عابر لازم نبود بلکه حتی اثبات تقصیر وی نیز نمی‌توانست مسؤلیت دارنده وسیله نقلیه را زائل نماید.

ماده ۸ قانون نحوه رسیدگی به تخلفات و اخذ جرائم رانندگی مصوب ۱۳۵۰/۳/۳۰ در این مورد مقرر می‌دارد:

«در صورتی که عابر پیاده در عبور از سواره‌رو و معابر و خیابانها جز از نقاطی که خط‌کشی شده مخصوص عبور عابر پیاده است (محل مجاز) از محل دیگری (محلهای غیرمجاز) عبور نماید متخلف شناخته می‌شود و مکلف به پرداخت جریمه مقرر در آئین‌نامه می‌باشد و در صورتی که در این قبیل نقاط غیرمجاز وسیله نقلیه با عابر پیاده تصادف نماید راننده وسیله نقلیه در صورتی که کلیه مقررات راهنمایی و رانندگی را رعایت کرده باشد مسؤل شناخته نمی‌شود عدم مسؤلیت راننده مانع استفاده شخص ثالث از مقررات بیمه نخواهد بود...»^۷

دوره سوم - تصویب قانون مجازات اسلامی

بعد از انقلاب، تحول عمده‌ای در قوانین موضوعه به‌خصوص در مورد قوانین جزائی اتفاق افتاد. در ابتدا قوانین مختلفی تحت عناوین «راجع به مجازات اسلامی»، «حدود و قصاص» و «دیات» در سال ۱۳۶۱ و قانون «تعزیرات» در سال ۱۳۶۲ به تصویب رسید. سه قانون نخست در سال ۱۳۷۰ به صورت یکپارچه تحت عنوان «قانون مجازات اسلامی» به تصویب رسیده و در سال ۱۳۷۵ قانون «تعزیرات و مجازاتهای بازدارنده» نیز به آن ضمیمه شد. ماده ۷۲۹ اصلاحی این قانون ضمن نسخ صریح قانون مجازات عمومی مصوب ۱۳۰۴، بر بسیاری از قوانین دیگر نیز تأثیر گذاشته و آنها را به صورت ضمنی نسخ نمود و یا

۷. همچنین ماده ۴ قانون ایمنی راهها و راه‌آهن مصوب ۱۳۴۹/۴/۷ ورود و عبور عابران پیاده در شاهراهها را ممنوع اعلام کرده ولی با این حال در صورت بروز حادثه به علت خطای عابر، به وی اجازه داده است از بیمه شخص ثالث دارنده اتومبیل استفاده نماید.

تخصیص زد.

مواد ۷۱۴ تا ۷۲۵ این قانون مستقیماً ناظر بر جرائم ناشی از تخلفات رانندگی است که مجازات‌هایی از قبیل حبس تعزیری، محرومیت از حق رانندگی و مجازات نقدی را برای رانندگان متخلف در نظر گرفته است. همچنین اگر تصادف رانندگی منجر به مرگ یا آسیب جسمی شخص یا اشخاصی شود راننده متخلف محکوم به پرداخت دیه نیز خواهد شد.

علاوه بر این، در دو باب پنجم و ششم از کتاب چهارم (دیات) تحت عناوین «موجبات ضمان» و «اشتراک در جنایت»، به صورت متفرقه مقرراتی در مورد حوادث رانندگی آمده است.

با دقت در متن این مواد قانونی مشخص می‌شود که قانونگذار تمام راهکارهای حمایتی از عابر پیاده را که در قوانین قبلی وجود داشت حذف کرده و وضعیت را به زمان قبل از تصویب قانون بیمه شخص ثالث برگردانده است.

ماده ۷۱۴ قانون مجازات اسلامی مقرر می‌دارد:

«هرگاه بی‌احتیاطی یا بی‌مبالاتی یا عدم رعایت نظامات دولتی یا عدم مهارت راننده (اعم از وسائط نقلیه زمینی یا آبی یا هوایی) یا متصدی وسیله موتوری منتهی به قتل غیر عمدی شود مرتکب به شش ماه تا سه سال حبس و نیز به پرداخت دیه در صورت مطالبه از ناحیه اولیای دم محکوم می‌شود».

ماده ۳۳۳ این قانون نیز مقرر می‌دارد:

«در مواردی که عبور عابر پیاده ممنوع است اگر عبور نماید و راننده‌ای که با سرعت مجاز و مطمئن در حرکت بوده و وسیله نقلیه نیز نقص فنی نداشته است و در عین حال قادر به کنترل نباشد و با عابر برخورد نموده منجر به فوت یا مصدوم شدن وی گردد راننده ضامن دیه و خسارت وارده نیست».

با مطالعه قانون مجازات اسلامی و دیگر قوانین مرتبط، ایرادات و نواقص متعددی در موضوع حوادث رانندگی و مسائل ناشی از آن ملاحظه می‌شود که مهمترین آنها عبارتند از:

۱. با توجه به مواد ۳۳۳ و ۷۱۴ تا ۷۱۸ قانون مجازات اسلامی چنین نتیجه گرفته می‌شود که قانونگذار با ادغام مجدد مسؤولیت مدنی و مسؤولیت کیفری، برای احراز

مسئولیت راننده، اثبات تقصیر وی را لازم و ضروری دانسته است. در نتیجه اگر تصادفی بین عابر پیاده و اتومبیلی رخ دهد، راننده هنگامی مسئولیت کیفری و مدنی خواهد داشت که بی احتیاطی یا بی‌مبالاتی یا عدم توجه وی به مقررات راهنمایی و رانندگی اثبات شود، در غیر این صورت مسئولیتی متوجه او نخواهد بود.^۸

همین‌طور در مواردی که وقوع تصادف به علت تقصیر مشترک راننده و عابر پیاده باشد مسئولیت راننده با توجه به میزان تقصیر او تعیین خواهد شد.^۹ علاوه بر قوانین گفته شده رأی وحدت رویه شماره ۱۳ مورخ ۱۳۶۲/۷/۶ نیز صراحتاً متذکر این امر گردیده است: «چنانچه قتل خطایی باشد و کسی که ارتکاب آن به او نسبت داده شده باشد هیچگونه خلافی مرتکب نشده باشد و وقوع قتل هم صرفاً به لحاظ تخلف مقتول باشد راننده مسؤول نبوده...».

در نتیجه امروزه اگر عابر پیاده در تصادف رانندگی مقصر تشخیص داده شود، نه تنها نمی‌تواند از بیمه شخص ثالث وسیله نقلیه استفاده کند بلکه در صورت تقاضای مالک وسیله نقلیه ملزم به پرداخت خسارات وارده به او نیز خواهد بود! برای جبران این نقیصه قانونی دادگاهها در بیشتر موارد راننده را مقصر اعلام می‌کنند و تقصیر عابر پیاده را در وقوع تصادف نادیده می‌گیرند تا بدینوسیله راهی برای جبران خسارات عابر وجود داشته باشد. این امر شاید تا حدودی نقیصه قانونی را جبران کند اما

۸. «به موجب ماده ۲ قانون دیات مصوب ۱۳۶۱/۴/۲۰ (ماده ۲۹۵ قانون مجازات اسلامی) دیه قتل در دو مورد ثابت است:

۱- قتل که به‌طور خطاء محض واقع می‌شود.

۲- قتل که به‌طور خطاء و شبیه عمد واقع می‌شود.

بنابراین مسئولیت راننده به قتل غیرعمد منوط به تحقق خطا از ناحیه او است، لکن در صورتی که خطایی از جانب راننده صورت نگرفته باشد بلکه وقوع قتل ناشی از خطای عابر باشد مسئولیتی متوجه راننده نیست و مسلماً صدور قرار تأمین جزائی به مأخذ دیه تعیین شده در قانون نیز موردی نخواهد داشت» (نظریه مشورتی شماره ۷/۴۷۸-۱۳۶۲/۲/۲۴).

۹. «با توجه به نظر کاردان فنی تصادف که اعلام نموده واقعه در نتیجه اشتراک و تقارن خطای هر دو نفر (راننده و عابر که یکی از محل ممنوع عبور کرده و دیگر به محل ممنوع پریده و وارد شده) به وقوع پیوسته است و مسئولیت هر دو را به اشتراک و مساوی اعلام نموده و این نظر مورد تأیید هیأت کارشناسی نیز قرار گرفته دادگاه متهم را به پرداخت نصف دیه کامله محکوم نموده است (رأی شماره ۶۹۳-۱۳۶۹/۶/۲۷ شعبه ۲۰ دیوان عالی کشور).

در عمل اشکالاتی نیز دارد. به عنوان مثال چنانچه حادثه رانندگی منجر به مرگ عابر پیاده شود دادگاه بر سر دو راهی قرار می‌گیرد؛ از یک طرف احراز تقصیر عابر موجب محرومیت وراثت وی از دیه می‌شود و از طرف دیگر احراز تقصیر راننده، مجازات سنگین حبس شش ماه تا سه سال را برای او در پی خواهد داشت.^{۱۰}

۲. با توجه به مسائل گفته شده به نظر می‌رسد دارنده وسیله نقلیه در حال حاضر دیگر هیچ مسؤولیتی ندارد و کلیه مسؤولیتها بر عهده راننده است. بنابراین در صورت تصادف منجر به خسارت، اگر تقصیر راننده اثبات نشد، کلیه خسارات بر زیان‌دیده تحمیل می‌شود و هیچ‌یک از راننده و مالک وسیله نقلیه مسؤولیتی در قبال این خسارات ندارند. اما اگر تقصیر راننده (کلاً یا به نسبت) اثبات شد دادگاه او را محکوم به پرداخت دیه می‌کند. حال چنانچه وسیله نقلیه دارای بیمه شخص ثالث باشد در عمل بیمه‌گر دیه مقرر را پرداخت خواهد کرد.

۳. با تصویب مواد ۷۱۴ تا ۷۱۸ قانون مجازات اسلامی، عملاً قانون تشدید مجازات رانندگان متخلف نسخ گردید و در حال حاضر اگر به علت تقصیر راننده تصادفی رخ دهد، مجازات راننده متخلف با توجه به نتیجه حادثه (مرگ، مرض جسمی غیر قابل علاج و...) تعیین خواهد شد. در بین مجازاتهای مقرر شده در این قانون فقط مجازات حبس است که قدرت بازدارندگی دارد که این مجازات نیز با اعمال قانون «وصول برخی از درآمدهای دولت و مصرف آن در موارد معین مصوب ۱۳۷۳» منتفی شده است، چرا که غیر از مجازات قتل غیر عمدی ناشی از رانندگی که مجازات آن شش ماه تا سه سال حبس می‌باشد، بقیه مجازاتها مشمول قانون وصول برخی از درآمدهای دولت قرار می‌گیرند. نتیجه آنکه راننده متخلفی که بی‌احتیاطی او باعث فلج دائم عابر بیگناهی شده است حداکثر محکوم به پرداخت سه میلیون ریال جزای نقدی می‌شود. حتی در مواردی مجازات حبس ناشی از قتل غیر عمد نیز با تخفیف و تبدیل مجازات روبرو می‌شود که این امر باعث جری شدن رانندگان قانون‌شکن شده است.

۱۰. ماده ۷۱۴ قانون مجازات اسلامی: «هرگاه بی‌احتیاطی یا بی‌مبالاتی یا عدم رعایت نظامات دولتی یا عدم مهارت راننده (اعم از وسائط نقلیه زمینی یا آبی یا هوایی) یا متصدی وسیله موتوری متهمی به قتل غیر عمدی شود مرتکب به شش ماه تا سه سال حبس و نیز به پرداخت دیه در صورت مطالبه از ناحیه اولیای دم محکوم می‌شود».

۴. با تصویب قانون مجازات اسلامی مسأله جبران خسارات ناشی از تصادفات رانندگی فقط در قالب دیه و ارش امکان دارد.^{۱۱} از آنجا که دیه و ارش تعیین شده برای خسارات با توجه به معادل ریالی آنها مبلغ نسبتاً کمی را دربرمی‌گیرد، این مبلغ معمولاً جبران کلیه خسارات وارده را نمی‌کند. در نتیجه زیان‌دیده مجبور است مقداری از این خسارات را خود تحمل نماید. بیشتر دادگاهها نیز معمولاً از پرداخت خسارات مازاد بر دیه یا ارش به بهانه مخالفت با قانون و شرع خودداری می‌کنند.^{۱۲}

پیشنهاد

به نظر می‌رسد قوانین ناظر بر حوادث رانندگی با نیازها و ضروریات زندگی ماشینی امروزی مطابقت ندارند. آنچه که در حال حاضر اهمیت دارد جبران خساراتی است که بر

۱۱. ماده ۲۹۴ قانون مجازات اسلامی: «دیه مالی است که به سبب جنایت بر نفس یا عضو، به مجنی‌علیه یا به ولی یا اولیاء او داده می‌شود».

ماده ۳۶۷ قانون مجازات اسلامی: «هر جنایتی که بر عضو کسی وارد شود و شرعاً مقدار خاصی به عنوان دیه برای آن تعیین نشده باشد جانی باید ارش بپردازد».

۱۲. «اعتراض وارد به نظر می‌رسد زیرا نظر به اینکه خواننده به لحاظ ارتکاب ایراد صدمه غیرعمدی در نتیجه رانندگی منجر به شکستگی پای راست خواهان طبق محتویات پرونده کیفری تحت تعقیب قرار گرفته که پس از صدور کیفرخواست به موجب دادنامه به پرداخت دیه و حبس تعزیری محکوم گردیده و حکم صادره درباره اش اجرا شده و پرداخت دیه در حقیقت همانا ضرر و زیان ناشی از جرم بوده و خواهان مطالبه خساراتی نموده که در ایام عدم توانایی اش ناشی از تصادف و صدمه وارده بیکار بوده و در حقیقت ادعای عدم‌النفع می‌باشد که با صدور حکم به پرداخت دیه وجه قانونی ندارد، بنا به مراتب صدور حکم به محکومیت خواننده به پرداخت مبلغ پنج میلیون ریال در حق خواهان مشتمل بر اشکال قانونی است...» (رای شعبه ۱۴ دیوان عالی کشور).

«اعتراض تجدیدنظرخواه موجه به نظر می‌رسد زیرا دعوا برای مطالبه مبلغ بیست میلیون ریال از باب ضرر و زیان ناشی از نقض عضو (از کار افتادن پاها و عدم امکان اشتغال به رانندگی بر اثر وقوع حادثه) مطالبه شده است. پرونده کیفری استنادی دلالت دارد بر اینکه وقوع حادثه منجر به قطع نخاع تجدیدنظرخواننده و از کار افتادن آلت تناسلی و صدمه به مقعد و شکستگی استخوان گردیده و دادگاه کیفری یک در مورد قطع نخاع که منتهی به از کار افتادن پاها شده و همچنین برای هر یک از صدمات دیگر بر وفق قانون دیات حکم به پرداخت چند دیه صادر کرده است بنابراین در مورد از کارافتادن پاها که بر اثر قطع نخاع بوده مطالبه ضرر و زیان دیگری علاوه بر دیه فاقد مجوز قانونی می‌باشد...» (رای اصراری شماره ۲۱۶-۱۳۶۹ دیوان عالی کشور).

اثر تصادفات رانندگی به اشخاص وارد می‌شود. تعیین مقصر حادثه و مجازات او و همچنین مسئولیت وی برای پرداخت خسارات نباید ما را از هدف اصلی منحرف کند. با توجه به مسائل گفته شده موارد ذیل پیشنهاد می‌شود:

۱. برای رفع نواقص گفته شده اصلاح قانون مجازات اسلامی و خصوصاً ماده ۳۳۳ این قانون بهترین راه حل می‌باشد. قانونگذار می‌تواند مجدداً با تفکیک مسئولیت کیفری از مسئولیت مدنی و با توجه به نظریه خطر، عدم تقصیر راننده را فقط باعث سلب مسئولیت کیفری دانسته و مسئولیت مدنی را همچنان محفوظ بداند. متأسفانه در لایحه قانون مجازات اسلامی که توسط قوه قضائیه تهیه گشته و مقدمات تصویب را می‌گذراند به این امر توجه نشده است. نکته قابل توجه این است که در لایحه مزبور در مورد آسیبهای وارده به سرنشینان خودرو در غیر از موارد امور قهریه، برای راننده مسئولیت نوعی پیش بینی شده است و راننده به طور کلی ضامن دیه و خسارات وارده به سرنشینان خودرو می‌باشد.^{۱۳} با این حال در مورد عابر پیاده کماکان بر مسئولیت مبتنی بر تقصیر تأکید شده است.^{۱۴}

۲. در حال حاضر نیز قضات محترم می‌توانند با تفسیر صحیح از قوانین تا حدودی در رفع این نواقص بکوشند. همچنانکه از منطوق ماده ۳۳۳ قانون مجازات اسلامی بر می‌آید این قانون صرفاً به مسئولیت کیفری و مدنی «راننده» وسیله نقلیه می‌پردازد^{۱۵} و در مورد

۱۳. ماده ۱۲-۴۱۶ لایحه پیشنهادی قانون مجازات اسلامی: «هرگاه در اثر حوادث رانندگی که به سبب امور قهریه و غیرطبیعی نبوده، سرنشینان خودرو مصدوم گردیده یا تلف شوند مانند واژگون شدن خودرو و یا برخورد آن با موانع، راننده ضامن دیه و سایر خسارات خواهد بود».

۱۴. ماده ۱۱-۴۱۶ لایحه پیشنهادی قانون مجازات اسلامی: «هرگاه راننده‌ای که با داشتن مهارت و سرعت مطمئن و رعایت کامل سایر مقررات در حال حرکت بوده در حالی که قادر به کنترل نبوده به کسی که حضورش در آن محل مجاز نیست، برخورد نماید، ضامن منتفی خواهد بود و در غیر این صورت راننده ضامن است».

۱۵. عجیب است که قانونگذار در مورد خسارات وارده از سوی حیوان، نظریه خطر را تا حدودی پذیرفته (البته مبتنی بر فقه و نظریات فقها) و صاحبخانه و یا سوار بر حیوان را ضامن خسارات و آسیبهای وارد شده از ناحیه حیوان دانسته است اما در مورد وسایل نقلیه که هم میزان خطر آنها بیشتر است و هم در جامعه شهری کنونی استفاده از آنها به مراتب بیشتر از حیوانات می‌باشد قائل به این موضوع نشده است.

ماده ۳۶۰ قانون مجازات اسلامی: «هرگاه کسی با اذن وارد خانه کسی بشود و سگ خانه به او آسیب برساند صاحبخانه ضامن می‌باشد، خواه آن سگ قبلاً در خانه بوده و یا بعداً وارد شده باشد خواه

مسئولیت دارنده وسیله نقلیه ساکت است. بنابراین می‌توان نتیجه گرفت ماده اول قانون بیمه شخص ثالث هنوز به قوت خود باقی بوده و بر مبنای آن می‌توان دارنده را در مورد خساراتی که به دیگران وارد می‌آید مسئول دانست. پس اگر در تصادف رانندگی راننده مقصر شناخته نشد با توجه به قانون مذکور وی مبراً از مسئولیت کیفری و مدنی است اما کماکان بر اساس ماده ۱ قانون بیمه شخص ثالث دارنده وسیله نقلیه مسئول بوده و می‌توان خسارات را از بیمه دریافت نمود. به عبارت دیگر قانون بیمه اجباری شخص ثالث یک قانون عام است و ماده ۳۳۳ قانون مجازات اسلامی به عنوان یک قانون خاص فقط در مواردی می‌تواند آن را تخصیص بزند.

۳. بهترین راه حل استناد به ماده ۸ «قانون نحوه رسیدگی به تخلفات و اخذ جرائم رانندگی» و همینطور ماده ۴ «قانون ایمنی راهها و راه آهن» می‌باشد. طبق این مواد قانونی حتی در صورت عدم تقصیر راننده وسیله نقلیه، عابر پیاده صدمه دیده می‌تواند از بیمه شخص ثالث اتومبیل استفاده کند. از آنجا که قانون ایمنی راهها و راه آهن در تاریخ ۱۳۷۹/۲/۱۱ در مجلس شورای اسلامی تحت عنوان «قانون اصلاح قانون ایمنی راهها و راه آهن» مورد بازنگری کلی قرار گرفت و ماده ۴ این قانون با وجود مخالفت با ماده ۳۳۳ قانون مجازات اسلامی مورد اصلاح قرار نگرفت، استناد به این قانون در جهت حمایت از عابر پیاده غیرقانونی به نظر نمی‌رسد.

در این مورد آرائی نیز از دادگاهها صادر شده است که متأسفانه مورد توجه دیگر مراجع قضائی قرار نگرفته است:

«با عنایت به اینکه آقایان کارشناسان نیز عابر پیاده را مقصر تشخیص داده‌اند و صراحتاً اعلام نموده‌اند که راننده اتوبوس هیچ مسئولیتی ندارد... به تجویز اصل سی و هفت قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران حکم بر برائت متهم موصوف از اتهام انتسابی صادر می‌گردد... ضمناً لازم به توضیح است که برائت متهم از اتهام انتسابی مانع

←

صاحب‌خانه بدانند که آن حیوان او را آسیب می‌رساند و خواه نداند».

ماده ۳۶۱ قانون مجازات اسلامی: «هرگاه کسی که سوار حیوان است حیوان را در جایی متوقف نماید ضامن تمام خسارتهایی است که آن حیوان وارد می‌کند».

مراجعه اولیاء دم به بیمه و استفاده از قوانین بیمه در مورد متوفا نخواهد بود».^{۱۶}

در مورد اشکال دیگر یعنی کمتر بودن میزان دیه مقرر از مقدار خسارات وارد شده و عدم جبران کامل خسارات وارده به زیان‌دیده، نظر یکی از اساتید حقوق قابل توجه است. به نظر ایشان می‌توان زیان وارد شده به قربانی حادثه تا میزان دیه را مفروض دانست و چنانچه زیان‌دیده مدعی بود که خسارات وارده بیش از این مقدار است در صورت اثبات این ادعا، دادگاه حکم به پرداخت خسارت بدهد.^{۱۷}



۱۶. دادنامه شماره ۴۶۲-۱۳۷۴/۹/۲۶ صادره از شعبه ۱۳ دادگاه تجدیدنظر استان تهران.

۱۷. ماده ۱۹ طرح قانون مسؤولیت دارنده اتومبیل: «در مورد خسارات بدنی، زیان وارد شده به قربانی حادثه تا میزان دیه مفروض است و بیش از آن نیاز به اثبات دارد. دارنده اتومبیل موظف است مسؤولیت زیان وارد به اشخاص ثالث و سرنشینان آن را تا میزان دیه رسمی نقص اعضاء و قتل بیمه کند». ناصر کاتوزیان، «مسؤولیت خاص دارنده اتومبیل»، در: ناصر کاتوزیان با همکاری لعیا جنیدی و مجید غمامی، پیشین.

JOURNAL OF LEGAL RESEARCH

VOL. VI, No. 2

2007-2

Articles

- The SC Resolution 1803: Objective Dimensions of Iran's Nuclear Rights
- Legal Relations of Parties to Electronic Letter of Credit
- Illegality of Holding more than One Public Post in Iran: With a Glance at the French Legal System
- Private Military and Security Companies and International Humanitarian Law
- The Criterion of Political Offence in French Law and Effect of Supreme Courts on It
- Non-physical Harms and Compensatory Measures: A Comparative Study

Special Issue: Traffic Law

- The Impact of the Traffic Regulations on Social Behaviors
- Insurance and Traffic Law: A Connective Relationship
- Rights and Duties of the Pedestrians
- An Overview of Legal Measures to Protect Pedestrians
- Unintentional Homicide and Wounding Resulting from Driving Faults
- United Nations and Campaign against "Global Road Traffic Crisis"

Critique and Presentation

- A Critique of the Iranian Patents Act of 2008
- Policies and Procedures of the Interpol in Combating International Drug Trafficking

ISSN: 1682-9220



S. D. I. L.
The S.D. Institute of Law
Research & Study