

مسئولیت راننده بدون گواهینامه رانندگی

تاریخ دریافت: ۸۸/۱۰/۳۰

تاریخ تأیید: ۸۸/۱۱/۱۵

محسن صفری*
مصطفی بهاری زاده**

۱۷۹

حقوق اسلامی / سال هفتم / شماره ۲۴ / بهار ۱۳۸۹

چکیده

«رانندگی بدون گواهینامه» عنوان بسیاری از پرونده‌های مطرح در دادگاه‌های جزایی است. هرچند فقط یک ماده در قانون مجازات اسلامی به طور خاص به این جرم اختصاص یافته است، ولی با توجه به ارتباط این جرم با خسارت‌های وارده ناشی از تصادفات رانندگی که این رانندگان در آن شرکت دارند، پرسش‌ها و ابهام‌های بسیاری درباره چگونگی وقوع و اثبات جرم رانندگی بدون گواهینامه و روش تأثیر این رانندگان در تعیین میزان خسارت‌های وارده به زیان‌دیدگان ناشی از این گونه تصادفات مطرح است. از مهم‌ترین ابهام‌ها در این موضوع می‌توان به چگونگی مباشرت و معاونت در وقوع جرم رانندگی بدون گواهینامه اشاره کرد. افزون بر این، تشخیص مسئولیت مدنی راننده بدون گواهینامه و تعیین میزان این مسئولیت در وقوع تصادفات رانندگی بسیار اهمیت دارد. از این رو، در این مقاله سعی شده است مسئولیت کیفری و مسئولیت مدنی راننده بدون گواهینامه در هنگام بروز خسارت‌های جانی و مالی، تبیین، روشن و شفاف گردد.

واژگان کلیدی: گواهینامه، راننده بدون گواهینامه، حوادث رانندگی، جبران خسارت،

تقصیر، نظریه خطر.

* استادیار دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران (safarimohsen@ut.ac.ir).

** کارشناس ارشد حقوق خصوصی دانشگاه تهران پردیس بین‌المللی کیش (mbaharizadeh@yahoo.com).

مقدمه

پیشرفت علم و تکنولوژی همیشه و در همه حال به سود افراد بشر نبوده است و همان اندازه که منفعتی برای انسان‌ها به همراه داشته است و زندگی آنها را آسان کرده است، مضرات و دردسرهایی را هم برای آنها به ارمغان آورده است. درباره خودرو نیز آنچه امروزه توجه انسان‌ها را بیشتر به خود جلب کرده است، خسارت‌ها و زیان‌هایی است که از پیشرفت‌های فنی و ظاهری اتومبیل سرچشمه می‌گیرد و ناشی از عدم استفاده صحیح از این پیشرفت‌هاست.

قانونگذاران کشورهای گوناگون برای کاستن از خسارت‌های جانی و مالی حوادث رانندگی، راهکارهای متفاوتی را بنا به صلاحدید خود اعمال کرده‌اند؛ مثلاً مالکان در همه دنیا ملزم‌اند وسایل نقلیه خود را در مقابل خطرهای رانندگی، بیمه کنند تا در مواقع بروز حادثه، حداکثر خسارت‌های جانی و مالی وارده به زیان‌دیده به وسیله بیمه‌گر جبران شود و از این راه، خسارت جبران‌ناشده‌ای باقی نماند. مسئولیت مدنی در مواقعی مطرح می‌شود که حادثه‌ای به وقوع پیوسته و ضرری وارد شده است؛ ولی همیشه پیشگیری بهتر از درمان است. به همین دلیل قبل از طرح موضوع مسئولیت مدنی و چگونگی جبران خسارت باید به این موضوع اندیشید که چه باید کرد تا از وقوع حوادث رانندگی جلوگیری شود یا - دست کم - این حوادث به حداقل برسد. یکی از نخستین روش‌هایی که قانونگذار برای این کار پیش‌بینی کرده است، لزوم دریافت گواهینامه برای رانندگی است. قانونگذار فرض کرده است که شخص دارای گواهینامه رانندگی، شخصی کاملاً مجرب و محتاط است که مهارت‌های لازم برای راندن وسیله نقلیه مورد نظر را دارد؛ ولی بعضی از افراد با تخطی از این الزام قانونی - چه با داشتن مهارت لازم و چه بدون مهارت رانندگی - به راندن وسایل نقلیه اقدام می‌کنند که قانونگذار در قوانین گوناگون، ضمانت اجراهای مدنی و کیفری برای این افراد پیش‌بینی کرده است.

۱. تعریف گواهینامه

به اجازه‌نامه‌هایی که برای رانندگی وسایل نقلیه از سوی راهنمایی و رانندگی به نام افراد صادر می‌شود، «گواهینامه» می‌گویند. برای گرفتن این نوع گواهینامه، شخص متقاضی باید

با برخورداری از همه شرایط نسبت به شرکت در آزمون‌های مربوطه اقدام نماید و تا زمانی که گواهینامه رانندگی او صادر نشده است، نمی‌تواند رانندگی کند و جزء افراد بدون گواهینامه محسوب می‌شود؛* بنابراین داشتن چنین گواهینامه‌ای برای هر مدتی از زمان، مدرکی برای صلاحیت رانندگی است (E. Schwartz, 1928, P. 178).
قانونگذار در ماده ۱۸۳ آیین‌نامه راهنمایی و رانندگی، مقرر کرده است:

راننده موظف است هنگام رانندگی، گواهینامه رانندگی خویش، بیمه‌نامه شخص ثالث خودرو و کارت شناسایی خودرو را همراه داشته باشد و در صورت درخواست مأموران راهنمایی و رانندگی و یا پلیس راه، آنها را تسلیم نماید.

۲. ضابطه‌دار بودن گواهینامه؛ بررسی چند مسئله

الف) اگر شخص دارای گواهینامه در هنگام رانندگی، ماده پیش‌گفته را رعایت نکرده، گواهینامه خود را همراه نداشته باشد، نمی‌توان وی را فرد بدون گواهینامه محسوب کرد** (پاد، ۱۳۴۷، ج ۱، ص ۱۹۶) و وی را به تحمل مجازات‌های کیفری محکوم کرد؛ زیرا براساس قاعده عقلی «قبح عقاب بلا بیان» (علامه حلی، ۱۴۰۴، ص ۲۴۳ / حکیم، ۱۳۹۰، ص ۵۱۳)، تا زمانی که عملی از جانب قانونگذار جرم شناخته نشود، نمی‌توان برای آن عمل مجازات تعیین کرد (این قاعده در حقوق جزا به اصل قانونی بودن جرم و مجازات معروف است)، بلکه فقط می‌توان برای این عمل ذیل عنوان یکی از تخلفات رانندگی، جریمه نقدی در نظر گرفت که به وسیله مأموران راهنمایی و رانندگی اعمال می‌شود.

ب) رانندگانی که مدت اعتبار گواهینامه آنان سپری شده است و به تمدید اعتبار آن اقدام نکرده‌اند نیز بدون گواهینامه محسوب نمی‌شوند (نظریه مشورتی اداره حقوقی قوه قضائیه به شماره ۱۳۷۰/۸/۲۶-۷/۳۴۹۸).

* نظریه مشورتی اداره حقوقی قوه قضائیه به شماره ۱۳۷۰/۶/۱۲-۷/۸۱: «هرگاه کسی در امتحانات رانندگی پذیرفته شود، تا زمانی که گواهینامه او صادر نشده است، نمی‌تواند رانندگی کند».
نظریه مشورتی اداره حقوقی قوه قضائیه به شماره ۱۳۶۵/۶/۱۲-۷/۸۱: «قبولی در آزمون رانندگی، بدون اخذ گواهینامه، نافی مجرمانه بودن رانند و وسیله نقلیه بدون داشتن پروانه نمی‌باشد».
** برای دیدن نظری که همراه نداشتن گواهینامه را نیز مشمول رانندگی بدون گواهینامه می‌داند، ر.ک.به: شامبیاتی، ۱۳۷۷، ج ۱، ص ۳۲۵.

ج) یکی از مهم‌ترین پرسش‌هایی که در این باره مطرح می‌شود اینکه آیا عدم رعایت اوصاف هریک از انواع گواهینامه‌های مجاز، مجوز قانونی راندن وسیله نقلیه مربوطه را بی‌اعتبار می‌کند یا خیر؟ بدین معنا که راننده این وسیله نقلیه با رعایت نکردن آن وصف یا شرط در زمره رانندگان بدون گواهینامه قرار می‌گیرد؟ مثلاً از جمله این موارد می‌توان به لزوم استفاده از عینک برای رانندگان دارای ضعف بینایی در هنگام رانندگی وسایط نقلیه پایه دوم اشاره کرد. قانونگذار تا پیش از تصویب قانون بیمه جدید در این باره ساکت بود. البته اداره حقوقی قوه قضائیه در یک نظریه مشورتی (شماره ۱۳۵۸/۱۲/۲۸-۷/۷۸۱۳) اعلام داشته است:

کسانی که گواهینامه رانندگی دارند، ولی شرایط اختصاصی رانندگی با وسیله نقلیه خاصی را ندارند، فاقد پروانه محسوب نمی‌گردند؛ نظیر راندن مینی‌بوس که داشتن ۲۳ سال سن و گذشتن یک سال از تاریخ اخذ گواهینامه برای راندن آن ضرورت دارد.

این نظر دارای اشکال است؛ زیرا همان‌گونه که در رأی وحدت رویه شماره ۱۶۷-۱۳۴۲/۲/۳- بیان شده است، برای راندن هریک از وسایل نقلیه، گواهینامه ویژه آن وسیله مورد نیاز است و با یک گواهینامه نمی‌توان به رانندگی هر نوع وسیله نقلیه اقدام کرد. علاوه بر این، با توجه به زیانباربودن حوادث رانندگی و خسارت‌های جانی و مالی شدیدی که از این حوادث بر جای می‌ماند، قانونگذار افراد را به رانندگی با گواهینامه ملزم کرده است و وسواس‌هایی که در اعطای گواهینامه به افراد واجد شرایط دارد، نشانگر این است که می‌خواسته تا جایی که امکان دارد، از وقوع حوادث رانندگی جلوگیری کند. پس با هر عاملی که باعث افزایش خطر وقوع این حوادث شود، برخورد می‌کند؛ بنابراین اگر ثابت شود شخص دارنده گواهینامه، شرایط آن را نداشته است، در حکم راننده بدون گواهینامه محسوب می‌شود. همچنین طبق ردیف ۱۶ تصویب‌نامه هیئت وزیران که در تاریخ ۱۳۸۷/۱۰/۲۹ به استناد تبصره ماده ۵ قانون اصلاح قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی به تصویب رسید، «عدم رعایت شرایط مندرج در گواهینامه از قبیل استفاده از سمعک، عینک یا تجهیزات خاص» به عنوان یکی از مصادیق و عناوین تخلفات رانندگی حادثه‌ساز تعیین شد؛ پس عدم رعایت

اوصاف و شرایط مندرج در گواهینامه‌های رانندگی، علاوه بر کاستن مهارت افراد در هنگام رانندگی، خطر وقوع حوادث رانندگی را نیز افزایش می‌دهد. با این حال، در رویه عملی در صورت عدم رعایت اوصاف و شرایط مندرج در گواهینامه در هنگام رانندگی، راننده متخلف بدون گواهینامه محسوب نمی‌شود.

د) طبق ماده ۵ قانون اصلاح قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی مصوب ۱۳۸۷/۵/۱۶، در صورتی که گواهینامه راننده مسبب حادثه به هر علت توقیف شود، رانندگی در این مدت ممنوع و در حکم رانندگی بدون گواهینامه است؛ زیرا راننده مرتکب خطایی شده است که به خاطر این خطای حادثه‌ساز، گواهینامه وی توقیف می‌شود و هدف، عدم رانندگی راننده خاطی برای بازپروری (اصلاح) وی و جلوگیری از ایجاد حوادث مجدد است؛ همان‌گونه که به اشخاص فاقد صلاحیت، برای جلوگیری از بازآفرینی حوادث، گواهینامه داده نمی‌شود.

ه) هریک از گواهینامه‌ها برای استفاده از وسایل مخصوصی که در قانون پیش‌بینی شده‌اند، کارایی دارند. چنانچه شخصی همزمان از دو نوع وسیله نقلیه متفاوت مثل سواری و موتورسیکلت استفاده کند، باید دو گواهینامه در اختیار داشته باشد و داشتن یک گواهینامه، مجوز رانندگی برای هر نوع وسیله نقلیه‌ای محسوب نمی‌شود.* در هر دو صورت که شخص با داشتن گواهینامه وسایل نقلیه سبک به رانندگی با وسایل نقلیه سنگین بپردازد یا بالعکس، رانندگی وی در حکم بدون گواهینامه بودن محسوب می‌شود؛ زیرا کیفیت رانندگی وسایل سنگین و سبک، متفاوت است و روش تعیین مهارت راننده برای راندن هریک از این وسایل، در امتحان عملی دریافت گواهینامه نیز فرق دارد. به همین دلیل مهارت رانندگی وسایل سنگین، مبنای مناسبی برای رانندگی وسایل سبک به حساب نمی‌آید و نمی‌توان از قاعده اولویت در اینجا استفاده کرد. هیئت عمومی دیوان عالی کشور نیز در این باره رأی وحدت رویه (شماره ۱۶۷-۱۳۴۲/۲/۳) صادر کرده است که اشعار می‌دارد:

منظور از پروانه مذکور در قانون تشدید مجازات رانندگان، ورقه‌ای است که به موجب

* نظریه مشورتی اداره حقوقی قوه قضائیه به شماره ۷۰/۴/۳-۷/۱۲۴۴: «راندن موتور سیکلت با داشتن گواهینامه رانندگی پایه ۲ و یا پایه ۱، رانندگی بدون پروانه محسوب می‌گردد».

آن، صلاحیت راننده از حیث درجه تشخیص و راندن وسایط نقلیه از نوع به خصوص مجاز می‌گردد؛ بنابراین در صورتی که شخص با داشتن پروانه درجه ۲ مبادرت به راندن کامیون نماید، از لحاظ آنکه برای راندن کامیون پروانه درجه ۱ لازم می‌باشد، در حکم این است که راننده فاقد پروانه رانندگی بوده است.

۳. مسئولیت راننده بدون گواهینامه

راننده‌ای که بدون گواهینامه به رانندگی اقدام می‌کند، دو نوع مسئولیت دارد: اولاً، به صرف رانندگی بدون گواهینامه، مرتکب جرمی شده است که مسئولیت کیفری دارد؛ ثانیاً، اگر در هنگام رانندگی تصادفی رخ دهد که خسارتی جانی و مالی به دیگری وارد آید، مسئولیت مدنی و کیفری دیگری دارد که راننده باید خسارت‌های آن را جبران و عقوبت آن را تحمل کند.

۳-۱. مسئولیت کیفری رانندگی بدون گواهینامه

راننده بدون گواهینامه به صرف اینکه رانندگی می‌کند، بدین‌علت که خلاف دستور قانونگذار عمل کرده است و احتمال خطر و آسیب را برای خود و دیگران به وجود آورده است، طبق مقررات قانونی از جمله ماده ۲۶ آیین‌نامه راهنمایی و رانندگی* و ماده ۲ قانون مجازات اسلامی، جرمی مرتکب شده است که مستحق مجازات می‌باشد؛ هرچند این احتمال خطر به فعلیت نرسد و ضرری به دیگران وارد نیاید. ضمانت اجرای مواد پیش‌گفته نیز در موادی از قانون مجازات اسلامی با عنوان جرایم تعزیری بیان شده است. قانونگذار در ماده ۷۲۳ ق.م.ا. درباره رانندگی بدون گواهینامه اعلام داشته است:

هرکس بدون گواهینامه رسمی اقدام به رانندگی و یا تصدی وسایل موتوری که مستلزم داشتن گواهینامه مخصوص است، بنماید و همچنین هرکس به موجب حکم دادگاه از رانندگی وسایل نقلیه موتوری ممنوع باشد، به رانندگی وسایل مزبور مبادرت ورزد، برای بار اول به حبس تعزیری تا دو ماه یا جزای نقدی تا

* ماده ۲۶ آیین‌نامه راهنمایی و رانندگی: «هرکس بخواهد با هر نوع وسیله نقلیه موتوری زمینی رانندگی نماید، باید گواهینامه متناسب رانندگی با آن وسیله نقلیه را دارا باشد. با متخلفان برابر قوانین و مقررات رفتار می‌شود».

یک میلیون ریال و یا هر دو مجازات و در صورت ارتکاب مجدد به دو ماه تا شش ماه حبس محکوم خواهد شد.

در رویه دادگاه‌ها برای رانندگانی که مرتکب این جرم می‌شوند، فقط جریمه نقدی در نظر گرفته می‌شود. با توجه به اینکه رانندگی در حال حاضر از حقوق اجتماعی محسوب می‌شود، دادگاه می‌تواند برای مدتی معین، به عنوان مجازات تکمیلی مشمول ماده ۱۹ ق.م.ا. به محرومیت از رانندگی حکم نماید (ر.ک به: نظریه مشورتی اداره حقوقی قوه قضائیه به شماره ۱۳۶۸/۵/۹-۷/۱۴۵۰). اِعمال این مجازات تکمیلی به صلاح‌دید قاضی است؛ مثلاً اگر راننده ضمن رانندگی بدون گواهینامه، هریک از مصادیق و عناوین تخلفات رانندگی حادثه‌ساز را که در تصویب‌نامه هیئت وزیران (تصویب‌نامه هیئت وزیران به شماره ۲۰۴۳۶۱/ت/۴۱۶۴۶ ه) عنوان شده است را انجام دهد، قاضی می‌تواند برای مدت زمانی او را از رانندگی محروم سازد.

۱۸۵

۱-۱-۳. معاونت در جرم رانندگی بدون گواهینامه

جرم رانندگی بدون گواهینامه، همیشه به تنهایی صورت نمی‌گیرد و ممکن است افرادی نیز انجام‌دادن این جرم را تسهیل بخشند و یا مشمول شرایط دیگر مذکور در ماده ۴۳ ق.م.ا. شوند. به همین دلیل فرض معاونت در این جرم متصور می‌شود؛ مثلاً «عمل رئیس اداره‌ای که وسیله نقلیه دولتی را در اختیار شخص بدون پروانه رانندگی با علم به اینکه فاقد پروانه رانندگی است، قرار می‌دهد و آن شخص رانندگی می‌کند، معاونت در بزه رانندگی بدون پروانه تلقی می‌شود» (نظریه مورخ ۵۲/۲/۱۰، به نقل از: شکری، ۱۳۷۳، ص ۸۵۰). در این مورد، رئیس اداره با علم به اینکه راننده بدون گواهینامه است و این عمل در ماده ۷۲۳ قانون مجازات اسلامی جرم شناخته شده است، وسیله ارتکاب جرم را فراهم می‌سازد و آن را در اختیار راننده قرار می‌دهد. پس رئیس اداره، معاون در جرم رانندگی بدون گواهینامه است. با این حال، اگر راننده حق تصرف در اتومبیل را داشته باشد و نیازمند به اذن و اختیار دیگری نباشد، مسئله به گونه دیگری خواهد بود. نظریه مشورتی دیگری (نظریه مشورتی اداره حقوقی قوه قضائیه به شماره ۱۳۶۷/۶/۱۶-۷/۳۵۵۹) در این باره وجود دارد که بیان می‌کند:

اگر شریک وسیله نقلیه که گواهینامه ندارد با آن رانندگی کند، با توجه به اینکه راننده

بدون گواهینامه خود در تمام اجزاء اتومبیل، شریک و مالک است و شریک دیگر قانوناً نمی‌تواند مانع استفاده وی از اتومبیل بشود. شریک در این مورد قابل تعقیب کیفری به عنوان معاونت در رانندگی بدون گواهینامه نیست.

از مفهوم مخالف این عبارت می‌توان استفاده کرد که اگر شخصی به لحاظ قانونی دارای اختیار و یا حتی دارای تکلیف است - مانند ولی قهری - و می‌تواند مانع استفاده راننده بدون گواهینامه از اتومبیل شود و این کار را نکند، ممکن است به علت تسهیل وقوع جرم یا تهیه وسیله ارتکاب آن، به عنوان معاون جرم رانندگی بدون گواهینامه، قابل تعقیب کیفری باشد. مجازات معاونت در جرایم تعزیری، حداقل مجازات مقرر در قانون برای همان جرم است* و با توجه به تبصره ماده ۷۱۸ ق.م.ا. درباره بند ۱ ماده ۳ قانون نحوه وصول برخی از درآمدهای دولت و مصرف آن در موارد معین، مجازات معاونت در رانندگی بدون پروانه به میزان هفتاد هزار و یک (۷۰۰۰۱) ریال است که با توجه به ارزش اقتصادی آن در حال حاضر، این مجازات برای معاونت در چنین جرمی بسیار نامتناسب به نظر می‌رسد.

۲-۱-۳. مسئولیت کیفری راننده در اعمال خسارت‌های بدنی

در زمانی که شخص بدون گواهینامه در هنگام رانندگی تصادف می‌کند، علاوه بر جبران مالی ضرر و زیان‌های ناشی از تصادف، به مجازات نیز محکوم خواهد شد. قانونگذار علاوه بر ماده ۷۲۳ ق.م.ا. در مواد ۷۱۴ تا ۷۱۸ همان قانون برای راننده بدون گواهینامه مجازات‌هایی تعیین کرده است.** البته این مواد ناظر بر جایی است که راننده بدون گواهینامه خسارت بدنی به شخص دیگری وارد آورد؛ منظور از خسارت‌های بدنی،

* ماده ۷۲۶ قانون مجازات اسلامی.

** مواد ۷۱۴ تا ۷۱۸ و ماده ۷۲۳ ق.م.ا. ریشه در قانون تشدید مجازات رانندگان دارند. این قانون که در تاریخ ۱۴ تیر ماه ۱۳۲۸ به وسیله کمیسیون قوانین دادگستری به تصویب رسید، دربردارنده این قوانین و پاره‌ای از موادی بود که در آیین‌نامه راهنمایی و رانندگی مصوب سال ۱۳۸۴ موجود است. هر چند ماده ۳ از این قانون بعداً اصلاح شدند؛ اما این قانون به صراحت نسخ نشده است، ولی چون در سال ۱۳۲۸ تصویب شده است، مجازات‌های مقرر در آن امروزه ارزش مالی ندارند. علاوه بر این، با توجه به قانون تعزیرات مصوب سال ۱۳۷۵ و آیین‌نامه راهنمایی و رانندگی مصوب سال ۱۳۸۴، قانون تشدید مجازات رانندگان دیگر کارایی خود را از دست داده است.

هر نوع صدمه منجر به دیه یا ارش، شکستگی، نقص عضو، از کارافتادگی (جزئی یا کلی، موقت یا دائم) یا دیه فوت شخص ثالث است (تبصره ۳ ماده ۱ قانون اصلاح قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی، مصوب سال ۱۳۸۷). در مواد قانونی مذکور چون در ضمن ارتکاب جرم، خسارت‌های بدنی نیز وارد شده است، قانونگذار جرم رانندگی بدون گواهینامه را جرم مستقل محسوب نکرده است و آن را از عوامل تشدید کیفر به حساب آورده است.^{*} برخی حقوقدانان معتقدند در صورت عدم رابطه مستقیم میان نداشتن گواهینامه رانندگی و وقوع حادثه، تشدید کیفرهای موضوع این مواد قانون مجازات، قابل مطالبه نخواهد بود؛ یعنی باید رابطه سببیت میان نداشتن گواهینامه و خسارت وارده وجود داشته باشد تا بتوانیم مجازات مذکور در مواد ۷۱۴ تا ۷۱۸ ق.م.ا. را اعمال کنیم (گلدوزیان، ۱۳۷۸، ص ۱۲۷).

به عقیده آنها این جرایم جزء جرایم شبه‌عمد هستند که در این حالت، مرتکب به طور مطلق قصد ارتکاب جرمی را ندارد؛ ولی عمل ارتكابی فاعل به گونه‌ای است که می‌توان گفت نتیجه مجرمانه را به رغم آنکه نخواست، پیش‌بینی کرده است. پس نداشتن گواهینامه و یا عیب مکانیکی خودرو و... در حکم عمد احتمالی مرتکب‌اند. بدین جهت برای اثبات این عمد احتمالی، وجود رابطه علیت لازم است (گلدوزیان، ۱۳۸۵، ص ۱۳۶-۱۳۷) و در صورت عدم وجود رابطه سببیت، حسب مورد مجازات‌های جداگانه‌ای اعمال می‌شود. در مقابل، برخی دیگر برخلاف این مطلب معتقدند احراز

* نظریه مشورتی اداره حقوقی قوه قضائیه به شماره ۱۳۶۴/۳/۲۳-۷/۷۸۷: «در صورتی که قتل غیر عمد در نتیجه رانندگی بدون پروانه باشد، حسب مواد ۱۴۹ و ۱۵۳ (قانون مجازات اسلامی - تعزیرات)، متهم باید به بیش از نصف حداکثر مجازات مقرر (یعنی بیش از یک‌سال حبس) محکوم گردد و در صورت مطالبه دیه، علاوه بر مجازات حبس، حکم به پرداخت دیه صادر شود. در این فرض، نداشتن پروانه علت تشدید مجازات بوده و تعیین مجازات دیگر مورد ندارد؛ لیکن اگر متهم از جرم قتل یا جرح غیر عمد برائت حاصل نماید و یا به علل قانونی دیگر از جمله گذشت شاکی خصوصی قابل تعقیب جزایی نباشد، از جهت رانندگی بدون پروانه قابل تعقیب و مستحق مجازات است» و نظریه مشورتی دیگر اداره حقوقی قوه قضائیه به شماره ۱۳۷۸/۶/۲-۷/۳۵۳۸: «به موجب ماده ۷۱۸ ق.م.ا. نداشتن گواهینامه رسمی، علت تشدید مجازات بوده و تعیین مجازات دیگری برای آن مورد ندارد؛ ولی اگر متهم از جرایم قتل یا صدمه غیر عمدی تبرئه شود و قابل تعقیب نباشد، از جهت رانندگی بدون پروانه، قابل تعقیب و مجازات است».

رابطه علیت فقط درباره عیب و نقص مکانیکی لازم است و در موارد دیگر، صرف تقصیر مرتکب - یعنی نداشتن پروانه یا مست بودن و... - برای تشدید کیفر کافی است. آنان معتقدند موارد مزبور در ماده ۷۱۸ ق.م.ا. أعمال خطایی هستند که «عمد احتمالی» یا «سوء نیت احتمالی» نیز نامیده شده‌اند؛ بدین معنا که مرتکب با حصول این موارد، وقوع حادثه را پیش‌بینی می‌کند و بر همین اساس، کشورهای همچون لهستان آن را در حکم عمد می‌دانند؛ ولی کشورهای همچون فرانسه آن را خطا به حساب آورده‌اند و قانونگذار ایران راه میانه‌ای انتخاب کرده است و فقط به تشدید مجازات پرداخته است (زراعت، ۱۳۷۷، ص ۵۶۱).

برخی دیگر از کارشناسان مسائل رانندگی، احراز رابطه سببیت میان نداشتن گواهینامه و شرایط دیگر را ضروری ندانسته‌اند؛ ولی این موارد را زمانی عامل تشدید مجازات می‌دانند که در ایجاد حادثه و شدت آن تأثیر داشته باشد و به عبارت دیگر، راننده بدون پروانه، مقصر در تصادف شناخته شود (فتحعلی پورسالویی، ۱۳۸۰، ص ۷۸)؛ یعنی همین که تقصیر راننده بدون گواهینامه به هر شکلی در تصادم ثابت شد، این موارد باعث تشدید مجازات می‌شوند. در نقد این نظر باید بیان کرد که نداشتن گواهینامه و موارد دیگر خود جزء عناصر تقصیر غیرعمدی راننده به شمار می‌آیند و به همین دلیل است که باید تقصیر راننده بدون گواهینامه، مفروض دانسته شود.

به نظر نگارنده، نظر دوم صحیح است و احراز رابطه مستقیم میان نداشتن گواهینامه و ایجاد خسارت، مورد نیاز نیست و نتیجه عملی دربرنخواهد داشت؛ زیرا اولاً، جرم رانندگی بدون گواهینامه جرمی مطلق است که با انجام فعل مادی - یعنی رانندگی بدون گواهینامه - این جرم تحقق یافته است و جرمی مقید نیست که حتماً باید به نتیجه منجر شود تا وجود رابطه علیت میان فعل مجرمانه و نتیجه حاصله نیاز به اثبات داشته باشد. همین که راننده‌ای بدون گواهینامه به رانندگی اقدام کند، مرتکب جرمی شده است که چون ضمن آن به علت بی‌احتیاطی یا بی‌مبالاتی یا عدم مهارت، به دیگری خسارت‌های جانی وارد کرده است، موجبات تشدید کیفر فراهم آمده است؛ ثانیاً، در فرض اثبات رابطه سببیت، مهم‌ترین راه اثبات استفاده از امارات و شواهد موجود است که به طور یقین عدم استفاده از گواهینامه می‌تواند از جمله این امارات به شمار رود که همان

نتیجه نظر دوم را در پی خواهد داشت؛ ثالثاً، بررسی تاریخچه این مواد، مصدق این مطلب خواهد بود؛ زیرا همان‌گونه که بیان شد، ماده ۲ قانون تشدید مجازات رانندگان مبنای این مواد قانونی است. در ماده ۱ و ۲ این قانون چنین مقرر شده است:

ماده ۱: «هرگاه قتل غیرعمدی به واسطه بی احتیاطی یا عدم مهارت راننده (اعم از وسایل نقلیه زمینی یا آبی) و یا متصدی وسیله موتوری یا عدم رعایت نظامات دولتی واقع شود، مجازات مرتکب از دو سال تا سه سال حبس تأدیبی و غرامت از پنج هزار ریال الی پنجاه هزار ریال خواهد بود».

ماده ۲: «در مورد ماده فوق، هرگاه راننده یا متصدی وسایل موتوری، مست بوده و یا پروانه نداشته و یا زیادتر از سرعت مقرر حرکت می‌کرده و یا آنکه دستگاه موتوری را با وجود نقص و عیب مکانیکی به کار انداخته و یا در محل‌هایی که برای عبور پیاده‌رو علامات مخصوص گذارده شده، مراعات لازم ننماید و یا از محل‌هایی که عبور از آن ممنوع گردیده، رانندگی نموده، به حبس مجرد از دو سال تا پنج سال و تأدیه غرامت از ده هزار ریال الی پنجاه هزارریال محکوم می‌شود و نیز مرتکب برای مدت پنج الی ده سال از حق رانندگی و یا تصدی به وسایل موتوری محروم می‌گردد».

با توجه به اینکه موارد مذکور در ماده ۲ از کیفیات مشدده مجازات راننده متخلف محسوب شده‌اند؛ بنابراین قانونگذار در این ماده با افزایش حداکثر مجازات و حداقل غرامت مقرر در ماده ۱ و همچنین افزودن کیفر محرومیت از تصدی وسیله نقلیه موتوری به مدت پنج تا ده سال (که البته شاید نوعی اقدام تأمینی نیز محسوب شود)، شدت عمل بیشتری نسبت به راننده متخلف نشان داده است که با موازین تشدید در حقوق کیفری نیز سازگار است (رایجیان اصلی، ۱۳۷۹، ص ۱۲۰).

۳-۱-۳. معاونت در اعمال خسارت‌های بدنی

در مواد ۷۱۴ تا ۷۱۸ ق.م.ا. نیز این بحث وجود دارد که آیا اصولاً معاونت در ارتکاب این جرایم، متصور است یا خیر؟ در پاسخ به این پرسش، دو نظر موجود است. عده‌ای از حقوقدانان معتقدند این نوع معاونت می‌تواند تحقق یابد. شاید برای نخستین بار در رأی صادره از شعبه ۵ دیوان عالی کشور با حکم شماره ۲۷۶۴ در سال ۱۳۱۶، موضوع

معاونت در جرایم غیر عمد مطرح شد.^{*} دسته دیگری از حقوقدانان بر این باورند که در واقع معاونت در جرم زمانی متصور است که معاون جرم از قصد مباشر برای انجام جرم با اطلاع باشد و با علم و آگاهی، مرتکب یکی از افعال مادی معاونت شود؛ ولی در جرایم غیر عمدی از آنجا که مباشر قصد ارتکاب جرم را ندارد و در واقع انجام فعل به وسیله او نامعلوم بوده است، در نتیجه قصد معاونت در فعلی که حتی برای مباشر مسلّم نبوده، ناممکن خواهد بود.

در پایان به نظر می‌رسد با توجه به تبصره ۱ ماده ۴۳ ق.م.ا. که بیان می‌دارد: «برای تحقق معاونت در جرم، وجود وحدت قصد و تقدم و یا اقتران زمانی بین عمل معاون و مباشر جرم، شرط است»، معاونت در جرایم غیر عمدی قابل پذیرش نیست؛ زیرا در جرایم غیر عمدی، شخص مباشر قصدی برای ارتکاب جرم ندارد؛ بنابراین هیچ‌گونه وحدت قصدی میان معاون و مباشر جرم قابل تصور نیست. از این رو، نمی‌توان هنگام اعمال خسارت‌های بدنی به وسیله راننده بدون گواهینامه شخصی را معاون این جرم دانست و وی را در پرداخت دیه قربانیان حادثه شریک دانست؛ زیرا حتی شخصی که وسیله‌ای را برای راننده بدون گواهینامه فراهم کرده باشد، از وقوع خسارت به وسیله این راننده علم و آگاهی نداشته است؛ بنابراین در جایی که مکانیک اتومبیلی به شاگرد خود که پروانه رانندگی ندارد، دستور دهد که در اتومبیل بنشیند و براند و در نتیجه ماشین به کسی اصابت کرده، منجر به فوت او شود، مکانیک، معاون در قتل غیر عمد محسوب نمی‌شود و فقط می‌توان وی را به خاطر معاونت در جرم رانندگی بدون گواهینامه، مجازات کرد. نظریه مشورتی اداره حقوقی قوه قضائیه (شماره ۱۳۶۵/۷/۲۷-۷/۱۴۵۶) نیز در این باره مؤید همین مطلب است:

در صورتی که راننده‌ای اتومبیل خود را روشن پارک نماید و اتومبیل را در حالی که دارای یک سرنشین صغیر است، ترک نماید و سرنشین مزبور در غیاب راننده، اتومبیل

* رأی وحدت رویه به شماره ۱۳۱۶/۱۲/۲۹-۲۷۶۴: «در جرایم غیر عمدی، معاونت به همین قدر صدق می‌کند که با علم و اطلاع از اینکه شخصی در کاری مهارت ندارد، کار را - برخلاف نظامات - و با بی احتیاطی که منجر به حادثه خطرناکی شود، با آن شخص معاونت کند؛ بنابراین اگر راننده‌ای فرمان ماشین را به شاگرد خود که می‌دانسته گواهینامه ندارد و از رانندگی بی‌اطلاع است، بدهد و در نتیجه منجر به قتل غیر عمد کسی شود، عمل معاونت در جرم محسوب می‌شود».

را به حرکت درآورد و منجر به تصادف منتهی به قتل گردد، موضوع از مصادیق قتل غیرعمدی است؛ لذا معاونت به جهت فقد وحدت قصد در آن مصداق نخواهد داشت و چنانچه مرتکب صغیر باشد، پرداخت دیه به عهده عاقله می‌باشد. بدیهی است که در مورد اخیر، عمل راننده، معاونت در رانندگی بدون پروانه نیز محسوب نمی‌گردد. رویه محاکم جزایی ایران درباره جرایم غیرعمدی مطابق با نظر مشورتی اداره حقوقی دادگستری است که معاونت در جرایم غیرعمد را به دلیل عدم وجود وحدت قصد نپذیرفته است. در این باره کمیسیون استفتائات شورای عالی قضایی در تاریخ ۱۳۶۳/۱۲/۲۲ بیان کرده است:

با توجه به اینکه در شرایط تحقق معاونت، علم و اطلاع تهیه‌کننده وسایل جرم و علم و عمد، تسهیل‌کننده وقوع جرم و وحدت قصد بین معاون و مباشر جرم منظور گردیده، معلوم می‌گردد که در جرایم غیرعمدی، معاونت مفهومی ندارد.

۱۹۱

۲-۳. مسئولیت مدنی رانندگی بدون گواهینامه

امروزه با توجه به اجباری بودن بیمه مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری، بحث درباره روش‌های جبران خسارت به وسیله رانندگان متخلف کمتر به میان می‌آید و این بدان علت است که اثبات خسارت و تعیین مقصر و دریافت ضرر و زیان‌های وارده به زیان‌دیده به عهده محاکم قضایی است که با توجه به شلوغی محاکم و ارجاع به کارشناسان، رسیدگی قضایی باعث بروز مشکلاتی در وصول خسارت‌های وارده خواهد شد. در صورتی که با استفاده از بیمه اتومبیل، خسارت‌های وارده به راحتی قابل وصول است. علاوه بر این، ماده ۱ قانون اصلاح قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی و تبصره ۱ آن، مسئولیت نوعی ناشی از حادثه رانندگی را برای دارنده وسیله نقلیه - اعم از مالک و متصرف - مقرر کرده است. علاوه بر این، ماده ۳۳۶ قانون مجازات اسلامی برای رانندگان، مسئولیت نوعی پیش‌بینی کرده است که در جای خود به بررسی این مواد قانونی می‌پردازیم. همچنین طبق ماده ۶ قانون اصلاح قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی:

در صورت اثبات عمد راننده در ایجاد حادثه به وسیله مراجع قضایی و یا رانندگی در

حالت مستی یا استعمال مواد مخدر یا روانگردان مؤثر در وقوع حادثه، یا در صورتی که راننده مسبب بدون گواهینامه رانندگی باشد یا گواهینامه او متناسب با نوع وسیله نقلیه نباشد، شرکت بیمه موظف است بدون اخذ تضمین، خسارت زیان‌دیده را پرداخت نموده و پس از آن می‌تواند به قائم‌مقامی زیان‌دیده از طریق مراجع قانونی برای استرداد تمام یا بخشی از وجوه پرداخت شده به شخصی که موجب خسارت شده است، مراجعه نماید.

این بحث در جایی که راننده بدون گواهینامه رانندگی است، اهمیت ویژه‌ای می‌یابد؛ چون تا پیش از تصویب قانون جدید، مقررات بیمه در این موارد اجرایی نبود و بار جبران همه خسارت‌های وارده به زیان‌دیده، به طور مستقیم بر دوش خود راننده متخلف بود که بدون گواهینامه به رانندگی اقدام کرده بود؛ ولی از شهریور سال ۱۳۸۷ با اصلاح قانون بیمه اجباری، شرکت‌های بیمه به پرداخت چنین خسارت‌هایی موظف شدند.

۴. مبنای مسئولیت مدنی راننده بدون گواهینامه مجاز

در پاسخ به این پرسش که چرا در حوادث رانندگی، راننده متخلف مسئولیت مدنی دارد؟ چند نظریه مهم در قوانین کشورهای گوناگون و فقه اسلامی مطرح شده است:

الف) نظریه خطر در برابر انتفاع؛

ب) نظریه تقصیر.

۴-۱. نظریه خطر در برابر انتفاع؛ مقایسه با قاعده «من له الغنم فعليه الغرم»

طبق این نظریه، هرکس به فعالیتی بپردازد که محیط خطرناکی برای دیگران به وجود آورد و از این محیط منتفع شود، باید زیان‌های ناشی از آن را نیز جبران کند. پیروان این نظریه، چون مسئول قراردادن شخص در برابر نفس کار خطرناک را موجه ندیده‌اند (نظریه مطلق ایجاد خطر)، خواسته‌اند مسئولیت را عوض متقابل سودجویی و انتفاع قرار دهند و از این راه مبنای اخلاقی آن را حفظ کنند. بدین ترتیب، مسئولیت، ناشی از این قاعده است که هرکس سود کاری را می‌برد، عادلانه است که زیان آن را نیز متحمل شود (کاتوزیان، ۱۳۸۶، ص ۲۰۷). در نظریه مطلق ایجاد خطر، همین که رابطه سببیت

میان فعل شخص خاطی با خسارت به بار آمده به وجود آید، وی به جبران خسارت ملزم است و نیازی به اثبات تقصیر وی نیست.

در فقه اسلامی نیز نظریه‌ای با عنوان «مَنْ لَهُ الْغَنَمُ فَعَلَيْهِ الْغَرَمُ» مطرح شده است. مستندات این قاعده عبارت‌اند از: احادیث روایی مانند حدیث نبوی «الْخَرَجُ بِالضِّمَانِ» (شیخ طوسی، ۱۴۱۷، ص ۱۰۷) و استقراء منطقی.* این قاعده بدین معناست که هرکس از چیزی بهره می‌برد، خسارت هم به عهده اوست؛ به عبارت دیگر، از آنجا که راننده بدون گواهینامه برای کسب منفعت از اتومبیل اقدام به رانندگی می‌کند، طبق این قاعده باید از عهده خسارت‌های وارده به دیگران هم برآید.

۲-۴. نظریه تقصیر

در این نظریه، مسئولیت لزوماً براساس تقصیر شکل می‌گیرد و چون شخص مقصر، عملی انجام داده است که باعث خسارت به دیگری شده است و غیراخلاقی و غیرعادلانه بوده است، باید جبران خسارت کند. رویه قضایی و حقوقدانان ما درباره مبنای مسئولیت مدنی در حوادث رانندگی، وحدت نظر ندارند. بر مبنای قانون مدنی و قانون مسئولیت مدنی مصوب ۷ اردیبهشت ۱۳۳۹، مبنای جبران خسارت - از جمله در حوادث رانندگی - تقصیر بیان شده است؛ ولی مهم‌ترین نوآوری قانون بیمه مسئولیت مدنی مصوب ۱۳۴۷ از جهت مسئولیت مدنی، عدول از مسئولیت مبتنی بر تقصیر بود. در واقع قسمت نخست ماده ۱ آن قانون، با بیان این عبارت که «کلیه دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی، مسئول جبران خسارت بدنی و مالی هستند که در اثر حوادث وسایل نقلیه مزبور و محمولات آنها به اشخاص ثالث وارد می‌شود»، مسئولیت نوعی دارنده را مقرر کرده بود (کاتوزیان، ۱۳۸۱، ص ۱۰). بدین ترتیب به نظر می‌رسد تخصیصی صورت پذیرفته است. ظاهر قانون جدید بیمه اجباری مسئولیت مدنی مصوب ۱۳۸۷، اجازه می‌دهد چنین بیندازیم که حتی مسئولیت راننده نیز نوعی است. این برداشت علاوه بر این، از آنجا تقویت می‌شود

* برای اطلاع بیشتر درباره مستندات این قاعده، رک به: مصطفوی، ۱۴۱۷، ص ۲۸۴-۲۸۶.

که در قانون جدید برخلاف قانون قبلی، مسئولیت راننده هم به صراحت تحت پوشش بیمه قرار گرفته است. با این حال، این احتمال وجود دارد که تأکید بر سببیت فقط تنها با هدف قراردادن مسئولیت نوعی بر عهده دارنده بوده است و قانون جدید در مقام بیان مبنای مسئولیت راننده نبوده است (ایزانلو، ۱۳۸۷، ص ۳۸)، ولی این احتمال پذیرفته نیست؛ زیرا تأکید بر سببیت راننده در واقع برای انتقال بار مسئولیت به عهده راننده است و در نتیجه تکلیف شرکت بیمه به جبران خسارت از سوی اوست.

در پایان، به نظر نگارنده مبنای مسئولیت مدنی ناشی از رانندگی بدون گواهینامه «تقصیر» است. از آنجا که مسئولیت راننده ناشی از عمل شخصی بوده است و خودش باید پاسخگوی آثار و اعمال خویش باشد، مسئولیت وی بر تقصیر مبتنی است (لورانسا، ۱۳۷۵، ص ۵۱)؛ ولی در بحث اثبات تقصیر راننده بدون گواهینامه، از آنجا که تقصیر اعم است از بی احتیاطی، بی مبالاتی، عدم مهارت و عدم رعایت نظامات دولتی، راننده بدون گواهینامه به علت عدم رعایت نظامات دولتی باید مقصر شناخته شود و در تعیین درجه میزان تأثیر در تصادفات، باید بدون نیاز به اثبات تقصیر راننده بدون گواهینامه از جانب زیان دیده، راننده بدون گواهینامه را مقصر دانست و مقررات قانونی دیگر را نسبت به وی اجرا کرد.

البته ممکن است بیان شود که در تعیین مبنای مسئولیت مدنی ناشی از رانندگی بدون گواهینامه، اختلافی وجود ندارد؛ چون هر یک از نظریه های خطر یا تقصیر پذیرفته شود، آثار عملی آن یکسان خواهد بود؛ مثلاً اگر نظریه خطر مبنای این مسئولیت باشد، بار اثبات از دوش زیان دیده برداشته می شود و به دلیل اینکه راننده بدون گواهینامه منافعی از این رانندگی به دست آورده است، خسارت های وارده را نیز باید جبران کند و اگر نظریه تقصیر مبنای این مسئولیت باشد، با توجه به فرض تقصیر راننده بدون گواهینامه، به علت عدم رعایت نظامات دولتی (همان گونه که بیان شد) بار اثبات بر عهده زیان دیده نخواهد بود و راننده بدون گواهینامه باید ضرر و زیان های ناشی از حادثه رانندگی را بپردازد.

۵. تعیین میزان مسئولیت راننده بدون گواهینامه

در مواردی که راننده بدون گواهینامه تصادف می‌کند، این پرسش مطرح می‌شود که بر چه مبنایی باید مسئولیت را تقسیم کرد؛ به نسبت درجه تقصیر یا به نسبت درجه تأثیر در ایجاد حادثه؟ برخی از دادگاه‌های فرانسه، مسئولیت را به نسبت درجه تقصیر تقسیم می‌کنند؛* ولی بر این نظر ایراد وارد است که مسئولیت مدنی مجازات تقصیر نیست تا به تناسب آن کم و زیاد شود؛ هرکس به اندازه‌ای که زیان رسانده است، مسئولیت می‌یابد، هرچند تقصیر سبک‌تری نیز مرتکب شده باشد. برخی نویسندگان پیشنهاد کرده‌اند که مسئولیت به تساوی تقسیم شود** و بعضی دیگر درجه تأثیر در ایجاد ضرر را ترجیح داده‌اند و به ویژه آن را در مقایسه با مواردی که مسئولیت به طور نوعی مقرر شده است، مناسب‌تر دانسته‌اند (کاتوزیان، ۱۳۸۶، ص ۵۰۵).

۱۹۵

در رویه عملی دادگاه‌های ایران همه عواملی را که در ایجاد ضرر دخالت داشته است، ارزیابی می‌شود و با ملاحظه همه آنها «نحوه مداخله» تعیین می‌شود؛ ولی یادآوری مجدد این نکته ضروری است که درجه تقصیر یکی از مهم‌ترین عواملی است که در این ارزیابی سهم مؤثر و قاطع دارد.

شاید روش سوم با طبیعت حوادث رانندگی نیز سازگارتر باشد؛ زیرا امروزه در تصادفات رانندگی از «زنجیره وقایع» (sequential events) نام برده می‌شود. در بسیاری

* نظریه تقصیر نسبی (در تعیین نسبت تقصیر طرفین)، اصلی است که دریافت خسارت خواهان را به تناسب درجه تقصیرش در علت خسارت، کاهش می‌دهد و خسارت کامل را دریافت نمی‌کند. اکثر ایالات امریکا نظریه مسئولیت نسبی را به طور قانونی پذیرفته‌اند (Brayan A. Garner, 2004, P. 300).

** در فقه امامیه نیز از همین راه حل پیروی شده است. شیخ محمدحسین نجفی، صاحب جواهر الکلام و شهید ثانی در مسالک الافهام نیز این راه حل را ارائه داده‌اند: «إِذَا اصْطَدَمَ حُرَّانَ بِالْغَانِ، عَاقِلَانِ، قَاصِدَانِ لِذَالِكِ دُونَ الْقَتْلِ وَ لَمْ يَكُنْ مِمَّا يَقْتُلُ غَالِبًا (فَمَاتَا)، هُوَ مِنْ شِبْهِ الْعَمْدِ، لَكِنْ يَكُونُ (لِوَرِثَةِ كُلِّ وَاحِدٍ مِنْهُمَا نِصْفُ دِيَّةٍ وَ يَسْقُطُ النِّصْفُ)» (نجفی، ۱۳۶۷، ج ۴۳، ص ۶۳)؛ «إِذَا اصْطَدَمَ حُرَّانَ فَمَاتَا، فَلِوَرِثَةِ كُلِّ وَاحِدٍ مِنْهُمَا نِصْفُ دِيَّةٍ وَ يَسْقُطُ النِّصْفُ وَ هُوَ قَدْرُ نَصِيبِهِ، لِأَنَّ كُلَّ وَاحِدٍ مِنْهُمَا تَلَفَ بِفِعْلِهِ وَ فِعْلُ الْغَيْرِ وَ يَسْتَوِي فِي ذَلِكَ الْفَارِسَانِ وَالرَّاجِلَانِ وَالْفَارِسَ وَالرَّاجِلَ» (شهید ثانی، ۱۴۱۳، ج ۱۵، ص ۳۳۵). در این باره نگارنده نیز درباره مقررات قانونی و تعامل آنها با احکام فقهی نظریاتی دارد که در جای دیگری مورد بحث قرار خواهد گرفت.

از حالت‌ها یک واقعه محصول شرایطی است که خود، معلول علل دیگری هستند؛ بنابراین هر پدیده ناشی از علت قبلی است. گاهی از چنین پدیده‌هایی که پی در پی با تأثیر بر یکدیگر ایجاد شده‌اند، با اصطلاح «دومینو» یاد می‌شود که اشاره به بازی‌ای با همین نام است. پس وضعیت هر پدیده باید مناسب و به‌جا باشد؛ در غیر این صورت پیوستگی سلسله وقایع محتوم نخواهد بود. مجموعه وقایع و اوضاع و احوال صحنه تصادف نیز کاملاً به هم مرتبط‌اند. در زنجیره وقایع، وقوع تصادف وابسته به شرایط خاصی است که آن شرایط نیز از پدیده‌های قبلی دیگری ناشی‌اند. بعضی از شرایط و وقایع ممکن است آشکار و بعضی دیگر مبهم باشند؛ از این رو تشخیص مجموعه شرایط قابل اعتماد، مشکل است (بیکر، ۱۳۸۳، ص ۲۰-۲۱).

به نظر می‌رسد آنچه درباره اثر تقصیر در تعیین نحوه مداخله گفته شده است، در صورتی صحیح است که مسئولیت شخص مبتنی بر تقصیر باشد و چون قانون مسئولیت مدنی مبنای مسئولیت را بر تقصیر قرار داده است؛ بنابراین تفسیر مذکور در چهارچوب آن قانون می‌تواند وجهی داشته باشد؛ ولی از آنجا که می‌دانیم همه مسئولیت‌ها در حقوق ایران مبتنی بر تقصیر نیست، پس برخلاف گفته برخی از حقوقدانان که پیش‌تر اشاره شد، درجه تقصیر در ارزیابی نحوه مداخله، همواره سهم قاطع و مؤثر نخواهد داشت؛ همان‌گونه که صورتی از آن در ماده ۳۳۶ قانون مجازات اسلامی بیان شده است.

با توجه به مطالب پیش‌گفته، باید توجه داشت که در باب تشخیص «نحوه مداخله»، دو گونه ادعا قابل طرح است:

گونه نخست، اعتراض به «میزان تأثیر طرفین» است که براساس گزارش‌های کاردان‌های فنی راهنمایی و رانندگی تعیین می‌شود و چنانچه طرفین به میزان تأثیر تعیین‌شده اعتراض داشته باشند، قضات موضوع را برای رسیدگی مجدد به هیئت‌های کارشناسی ۳ نفره و ۵ نفره ارجاع می‌دهند. با توجه به پیشرفت‌های علمی درباره حوادث رانندگی،* افسران راهنمایی و رانندگی باید همه عوامل مؤثر در تصادفات از

* برای مطالعه بیشتر درباره به‌کارگیری روش‌های علمی برای شیوه تعیین تقصیر رانندگان، رک به: بیکر، ۱۳۸۳، ص ۷۰.

قبیل عوامل انسانی، عوامل مربوط به راه و عوامل مربوط به وسایل نقلیه را مدنظر قرار داده، «نحوه مداخله» هریک از رانندگان را در حادثه تعیین کنند. گونه دوم، ادعای مربوط به رابطه سببیت میان تقصیر و خسارت‌های وارده است که قضات دادگاه‌ها به این دعاوی رسیدگی می‌کنند.*

۶. فروض گوناگون تصادف دو وسیله نقلیه، به اعتبار تقصیر رانندگان

پیش از اینکه فروض گوناگون تصادفات راننده بدون گواهینامه و میزان تأثیر وی در آنها بیان شود، لازم است نخست معنای تقصیر و ارکان آن مشخص شود. تعاریف متعددی از تقصیر ارائه شده است؛ ولی برخی چنین تعریف کرده‌اند: «تقصیر عبارت است از یک اشتباه در رفتار که به فاعل آن قابل استناد و انتساب باشد». از این تعریف استنباط می‌شود که تقصیر شامل دو عنصر است (لورانسا، ۱۳۷۵، ص ۵۱):

۱. عنصر مادی: شامل فعل یا ترک فعلی است که دارای آثار زیان‌بخش باشد؛
۲. عنصر معنوی: عبارت است از اراده فاعل زیان که ممکن است دو درجه داشته باشد. اما تقصیر در معنای عام، دارای انواعی است که به اختصار به آن اشاره خواهد شد:
 ۱. تقصیر عمدی: اگر عمل زیانبار به قصد اضرار به غیر ارتکاب شده باشد، چنین تقصیری عمدی است. این همان چیزی است که «قصد اضرار» نامیده می‌شود. برای اینکه قاضی بداند تقصیر ارتكابی عمدی بوده است یا غیرعمدی، باید وضع مسئول احتمالی را از لحاظ شخصی و ذهنی بررسی کرد. تقصیر عمدی به صورت خاص و شخصی ارزیابی می‌شود (همان، ص ۵۳).

۲. تقصیر غیرعمدی (تقصیر ناشی از بی‌احتیاطی یا غفلت): این نوع تقصیر که معنای خاص تقصیر است، بدین‌معناست که فاعل زیان، خواهان تحقق آن نبوده، بلکه فقط مرتکب یک بی‌احتیاطی و یا غفلت شده است که بدون ارتکاب آن، زیانی رخ نمی‌داد؛ بنابراین ارزیابی تقصیر در این باره الزاماً با تقصیر عمدی فرق دارد؛ زیرا در

* در بخش بعدی، رابطه سببیت میان تقصیر راننده بدون گواهینامه و خسارت‌های وارده در تصادف با اتومبیل دیگر را به تفکیک بررسی می‌کنیم.

اغلب موارد کسی که مرتکب بی احتیاطی می شود، در عین حال که از عمل ارتكبابی خود آگاه است، آن عمل را بی احتیاطی تلقی نمی کند (همان، ص ۵۴-۵۵).

زمانی که هریک از رانندگان درگیر در تصادف، از روی عمد و با قصد اضرار به دیگری خسارت وارد کنند، مقصر شناخته می شوند؛ بنابراین خواه راننده مقصر بدون گواهینامه باشد یا دارای گواهینامه، بدین علت که از روی عمد و با قصد اضرار به دیگری صدمه وارد کرده، مقصر است و باید تاوان عمل خود را بپردازد. در هنگام اجتماع تقصیر عمدی و بی احتیاطی، همیشه تقصیر عمدی یک راننده باعث می شود که مسئول شناخته شود؛ هرچند راننده مقابل (مانند راننده بدون گواهینامه) از روی بی احتیاطی مرتکب اضرار به غیر شده باشد.

اما در صورت وجود تقصیر غیر عمدی باید اشکال مختلف مسئله را مورد بررسی قرار دهیم:

۱-۶. تصادف بدون تقصیر غیر عمدی رانندگان دو وسیله

در این حالت، علت خارجی مانند شخص ثالث و یا حوادث قهری مانند ریزش کوه و طوفان در جاده باعث تصادم شده و رانندگان دو وسیله نقش مؤثری در آن نداشته اند؛ مانند ماده ۱۶۳ قانون دریایی* درباره تصادم دو کشتی و تبصره ماده ۳۳۷ ق.م.ا. (فتحعلی پورسالویی، ۱۳۸۰، ص ۲۱). در این باره هیچ یک از دو راننده مسئول نیست (کاتوزیان، ۱۳۸۳، ص ۲۷۸). آنچه در واقع در صورت مذکور مانع تحقق مسئولیت است، اینکه نمی توان ورود خسارت ها را به رانندگان منتسب کرد و رابطه سببیت برقرار نیست؛ بنابراین حتی بنا بر قاعده اتلاف نیز نمی توان رانندگان را مسئول دانست و قوه قاهره یا شخص ثالث که در حکم قوه قاهره باشد، رابطه علیت میان عمل رانندگان و ورود خسارت را قطع می کند.

* ماده ۱۶۳ قانون دریایی مصوب ۱۳۴۳/۶/۲۹: «اگر تصادم ناشی از حوادث غیر مترقب و یا ناشی از قوه قهریه باشد و یا علل تصادم مورد تردید باشد، خسارت دیده حق مطالبه زیان وارده را ندارد، ولو آنکه کشتی ها یا یکی از آنها حین تصادم در لنگر باشند».

۲-۶. تصادف در نتیجه تقصیر غیر عمدی یکی از دو راننده

در این حالت مطابق ماده ۳۳۵ ق.م. مسئولیت تصادف بر عهده راننده مقصر است. در این ماده آمده است:

در صورت تصادم بین دو کشتی یا دو قطار راه آهن 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.

ماده ۳۳۶ ق.م.ا. شارح ماده ۳۳۵ ق.م. است (جعفری لنگرودی، ۱۳۸۷، ص ۲۵۹).

در این ماده قانونگذار بیان می کند:

هرگاه در اثر برخورد دو سوار، وسیله نقلیه آنها مانند اتومبیل خسارت ببیند، در صورتی که تصادم و برخورد به هر دو نسبت داده شود و هر دو مقصر باشند یا هیچ کدام مقصر نباشند، هر کدام نصف خسارت وسیله نقلیه دیگری را ضامن خواهد بود؛ خواه آن دو وسیله از یک نوع باشند یا نباشند و خواه میزان تقصیر آنها مساوی یا متفاوت باشد و اگر یکی از آنها مقصر باشد، فقط مقصر ضامن است.

قانونگذار در تبصره این ماده نیز مصادیق تقصیر را برشمرد و احصا کرده است:

«تقصیر، اعم است از بی احتیاطی، بی مبالایی، عدم مهارت و عدم رعایت نظامات دولتی».

توجه به این نکته ضروری است که درباره موضوع مورد بحث در این مقاله، در رویه عملی هنگام تعیین «نحوه مداخله» به وسیله مأموران راهنمایی و رانندگی، معمولاً به نظر آنان، علاوه بر اینکه نظامات دولتی از سوی راننده خاطی رعایت نشده است، عدم مهارت وی نیز به علت نداشتن گواهینامه مفروض است. پس طبق تبصره مذکور، عدم مهارت این راننده دلیل تقصیر وی به شمار می آید. * البته باید توجه داشت که

* رأی شماره ۱۶۶-۱۳۴۲/۱/۱۰-۱۳۴۲ صادره از شعبه ۸ دیوان عالی کشور، اشعار می دارد: «اعتراض دادرسی استان وارد به نظر می رسد، چه اداره راهنمایی و رانندگی شهربانی طی نامه شماره ۱۳۳۹/۲/۸۲۰۶۶۰ صریحاً تصدیق نموده است که جرثقیلی که ظرفیت آن بالغ بر یک تن بوده و احتیاج به راننده دارد، احتیاج به پروانه درجه یک داشته است و چون حکم ممیز عنه برخلاف تصدیق مزبور بوده و با احراز بی احتیاطی و سایر جهات، مستلزم تعقیب جزایی فرجام خوانده از این حیث است». همچنین حکم شماره ۳۸۴۹-۱۳۴۰/۸/۲۷-۱۳۴۰ صادره از شعبه ۹ دیوان عالی کشور، اشعار می دارد: «... اظهار نظر کاردان فنی مشعر بر بی احتیاطی متهم و نداشتن پروانه رانندگی است که کاشف از عدم مهارت او می باشد».

می‌توان تقصیر راننده بدون گواهینامه را مستنداً به اماره‌نداشتن گواهینامه محرز دانست؛ هرچند در برخی موارد - مثلاً در جایی که حادثه براساس قوه قاهره اتفاق افتاده باشد - راننده خاطی می‌تواند خلاف آن را اثبات کند. نظریه مشورتی صادره از اداره حقوقی قوه قضائیه (به شماره ۶۳/۱/۱۸۷/۲۳۷) در این باره نیز مؤید این مطلب است:

عدم مهارت در رانندگی اعم است از نداشتن پروانه رانندگی؛ زیرا ممکن است شخصی دارای پروانه رانندگی باشد، ولی در عمل مهارت نداشته باشد. اما نداشتن پروانه می‌تواند اماره و قرینه بر عدم مهارت باشد، هرچند این امر کلیت ندارد؛ زیرا ممکن است شخصی با داشتن مهارت در فن رانندگی، به علت کمی سن یا محکومیت به محرومیت از رانندگی و امثال آنها، قانوناً نتواند پروانه رانندگی دریافت نماید. باید یادآور شد که در مورد اول یعنی داشتن پروانه، اصل مهارت است و در مورد دوم، اصل عدم مهارت می‌باشد.

در رأی صادره از دادگاه جنایی اهواز به شماره دادنامه ۱۳۴۳/۱۱/۱-۲۶۴ نیز این مطلب بیان شده است:

نداشتن پروانه را نمی‌توان عدم مهارت تلقی نمود؛ زیرا عدم مهارت امری است که باید در موقعیت خاص تجلی پیدا کند و تا موردی پیش نیاید، نمی‌توان عدم مهارت را که امر عدمی است، موجود و صادق دانست. مؤید این نظر همان است که در ماده ۱ قانون تشدید مجازات رانندگان که موضوع نداشتن گواهینامه متغی است، همین حکم وارد شده.

به نظر نگارنده، مفروض دانستن مسئولیت راننده بدون گواهینامه به عللی که پیش‌تر بیان شد، در جایی که راننده مقابل، همه مقررات رانندگی را رعایت کرده و باعث تخلفی نشده است، منطقی و عادلانه به نظر می‌رسد؛ زیرا راننده بدون گواهینامه - به علت عدم رعایت مقررات و عدم مهارت در رانندگی - باعث خسارتی شده است که باید آن را جبران کند. علاوه بر اینکه وی مرتکب عملی خلاف قانون شده است که نباید سود و منفعت قانونی بر این عمل مترتب باشد و رانندگان دیگر که با رعایت همه مقررات اقدام به رانندگی کرده‌اند، نباید به خاطر عمل وی متحمل ضرر و زیان شوند. در حقوق خارجی نیز تقصیر راننده از نداشتن گواهینامه یا اجازه مورد نیاز قانونی، معمولاً علت اصلی تصادم نیست و این تقصیر راننده نمی‌تواند از جبران خسارت‌های

وارده به چنین راننده‌ای جلوگیری کند؛ ولی این هم واقعیت است که رانندگی بدون گواهینامه می‌تواند به وسیله قضات به عنوان مصداقی از بی‌احتیاطی تلقی شود و دلیلی بر آن باشد؛ هرچند قاطع و غیرقابل انکار نیست (E. Schwartz, 1928, P. 178).

۳-۶. تصادف در نتیجه تقصیر غیر عمدی هر دو طرف

در فرض سوم، تصادف در نتیجه تقصیر غیر عمدی هر دو طرف به وقوع پیوسته است. حال این پرسش مطرح است که اگر راننده دارای گواهینامه - در مقابل راننده بدون گواهینامه - مرتکب تقصیر غیر عمدی شود، او نیز باید جبران خسارت کند؟ یا بدون گواهینامه بودن یکی از رانندگان، خود دلیلی برای رفع مسئولیت راننده خاطی دیگر خواهد بود؟ مانند اینکه وسیله‌ای از کوچه فرعی بدون رعایت حق تقدم، به خیابان اصلی وارد شود و با وسیله دیگر که راننده آن بدون گواهینامه رسمی است، تصادم کند. در این فرض بعضی گمان می‌کنند که باید راننده‌ای را که خطای شدیدتر را مرتکب شده است و از خیابان فرعی به اصلی آمده است، مسئول همه خسارت‌ها شمرد. تاریخچه این نظریه را در حقوق روم باید یافت. در حقوق روم، زیان‌دیده‌ای که به واسطه تقصیر خویش متحمل زیان می‌شد، جز در صورتی که تقصیر عامل ورود زیان از نوع تقصیر عمدی بود، از مطالبه جبران خسارت محروم می‌شد. مجموعه حقوق مدنی روم قدیم برای کاستن از آثار شدید و بی‌انعطاف این قاعده، تئوری «تحمیل خسارت بر تقصیر شدیدتر» را توسعه داد. طبق این قاعده، طرفی که کمتر مقصر است، می‌تواند به کسی که مرتکب تقصیر بزرگ‌تری شده است، مراجعه کند (A. M. Honore, 1971, P. 94)؛ ولی باید دانست که ماده ۳۳۵ قانون مدنی ایران این ترتیب را نپذیرفته است و هر دو راننده را مسئول می‌داند (کاتوزیان، ۱۳۸۶، ص ۵۱۶).

به نظر نگارنده، در اینجا بی‌احتیاطی و نداشتن گواهینامه نمی‌تواند علت تامه تصادف باشد تا راننده بدون گواهینامه را تنها عامل حادثه و مسئول شناخت و وی را به جبران همه خسارت‌های وارده ملزم کرد. علت تامه تصادف، عامل یا عواملی است که به محض تحقق در خارج، به دنبال خویش اثری را به وجود بیاورد (جعفری لنگرودی، ۱۳۸۳، ص ۴۶۶)؛ پس در صورتی که تقصیر راننده دارای گواهینامه «تقصیر غیر عمدی» باشد، چون بدون

گواهینامه بودن راننده مقابل نیز که با قصد ورود ضرر و زیان مادی به اشخاص ثالث نبوده است، نوعی «تقصیر غیر عمد» محسوب می‌شود. مطابق ماده ۳۳۵ ق.م. باید هر دو راننده مسئول باشند. گرچه ماده ۳۳۵ ق.م. نسبت به میزان مسئولیت، تصریحی ندارد؛ ولی پیشینه مسئله در فقه امامیه - مطابق نظر مشهور - و ظاهر عبارت ماده مذکور، تساوی در مسئولیت را به ذهن متبادر می‌سازد. همچنین مواد ۳۳۶ و ۳۶۵ قانون مجازات اسلامی در مقررات جزایی، تقسیم به تساوی را پذیرفته‌اند؛ بنابراین می‌توان گفت هر چند مطابق تبصره ۲ ماده ۱ قانون اصلاح قانون بیمه، مسئولیت مدنی مصوب ۱۳۸۷* تقسیم مسئولیت بر حسب میزان تأثیر در سبب و نحوه مداخله در حادثه صحیح به نظر می‌رسد؛** ولی در صورت عدم اثبات مقدار تأثیر، اصل بر تساوی مسئولیت‌هاست.

همه مباحث پیش‌گفته جنبه ثبوتی دارند. از لحاظ اثباتی، درباره جرایم مربوط به راهنمایی و رانندگی، مجلس شورای اسلامی در تاریخ ۱۳۶۴/۹/۷ قانون استفاده از نظر افسران راهنمایی را تصویب کرده است. با توجه به مفروض بودن تقصیر راننده بدون گواهینامه، این راننده بدون گواهینامه است که می‌تواند برای براءت یا کاهش مسئولیت خود، تقصیر عمدی یا غیرعمدی راننده مقابل را با استفاده از نظریه افسران راهنمایی در تصادفات اثبات کند.

۶. عوامل رافع مسئولیت راننده بدون گواهینامه

عوامل رافع مسئولیت مدنی به سه گروه تقسیم می‌شوند:

۱. قوای قاهره؛
۲. فعل شخص ثالث؛
۳. تقصیر زیان‌دیده.

* تبصره ۲ ماده ۱ قانون اصلاح قانون بیمه مسئولیت مدنی: «مسئولیت دارنده وسیله نقلیه، مانع از مسئولیت شخصی که حادثه منسوب به فعل یا ترک فعل اوست، نمی‌باشد».

** ظاهر قانون چنین به ذهن متبادر می‌سازد که حتی مسئولیت راننده نیز نوعی است. به علاوه این نظر از آنجا تقویت می‌شود که در قانون اصلاح قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۸۷، برخلاف قانون قبلی مسئولیت راننده به صراحت تحت پوشش بیمه قرار گرفته است.

همان‌گونه که در بخش پیشین بیان شد، در بیشتر تصادف‌هایی که راننده بدون گواهینامه مرتکب می‌شود، بار جبران خسارت حادثه بر عهده خود اوست؛ ولی راننده بدون گواهینامه می‌تواند فقط با استناد به یکی از عوامل رافع مسئولیت، از مسئولیت مدنی مبرا شود و آن نیز قوه قاهره است؛ به عبارت دیگر، راننده بدون گواهینامه باید اثبات کند علت تصادف، حادثه خارجی غیرقابل پیش‌بینی و اجتناب‌ناپذیر بوده است. پس برای معاف‌شدن از مسئولیت، همین‌که راننده بدون گواهینامه اثبات کند که خود او یا طرف مقابل در وقوع تصادف، عمد یا تقصیر دیگری نداشته‌اند، کافی نیست، بلکه باید ثابت کند احتراز از ایجاد خسارت برای او امکان نداشته است؛ یعنی تقصیر طرف مقابل یا اشخاص ثالث برای او در حکم قوه قاهره بوده، چاره‌ای جز تحمل آثار حادثه نمی‌دیده است. بدین‌منظور می‌توان ثابت کرد که اتومبیل راننده بدون گواهینامه فقط نقش انفعالی در وقوع حادثه داشته است و طرف مقابل (یعنی خواهان زیان‌دیده) تنها علت مؤثر حادثه بوده است. مثال‌هایی برای این موضوع می‌توان بیان کرد که عواملی مانند مهارت راننده و داشتن گواهینامه، در وقوع حادثه نقشی نخواهند داشت: «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 مصدوم‌شدن وی گردد، راننده ضامن دیه و خسارت وارده نیست» (ماده ۳۳۳ ق.م.ا.) و یا اگر شخصی به قصد خودکشی خودش را جلوی ماشینی که با سرعت مطمئنه حرکت می‌کند، بیندازد یا شخص ثالثی را به قصد کشتن، جلوی چنین اتومبیلی پرتاب کند، نمی‌توان راننده این اتومبیل را که بدون گواهینامه بوده است، مقصر دانست؛ زیرا براساس قاعده اقدام شخص به ضرر خود اقدام می‌کند و ضامن است* (مصطفوی، ۱۴۱۷، ص ۵۷) و یا براساس سبب اقوی از مباشر، فقط پرتاب‌کننده ضامن خواهد بود. همچنین است اگر راننده‌ای به طور عمد با اتومبیلی که راننده آن بدون گواهینامه است و با رعایت همه شرایط قانونی در حرکت است، به قصد دریافت خسارت تصادف کند، راننده بدون گواهینامه مسئول خسارت‌های ناشی از حادثه نیست.

* «المقصود من الأقدام هنا هو الأقدام على الضرر والضمان». برای اطلاع از مستندات و فروع قاعده، ر.ک به: حسینی مراغی، ۱۴۱۷، ص ۴۸۸-۴۹۲.

نتیجه و پیشنهاد

با توجه به مباحثی که مطرح شد و لزوم استفاده از وسایل نقلیه در دنیای امروز و زیانبار بودن حوادث رانندگی و خسارت‌های جانی و مالی شدیدی که از این حوادث به جای می‌ماند، درمی‌یابیم که قانونگذار خواسته است با وضع مقررات صحیح، تا جایی که امکان دارد مانع وقوع این حوادث شود؛ زیرا همیشه پیشگیری بهتر از درمان است. یکی از اصلی‌ترین راه‌های پیشگیری نیز توجه به آموزش و مهارت رانندگان است. این مسئله به اندازه‌ای اهمیت داشته است که قانونگذار، نداشتن گواهینامه در زمان رانندگی را جرم محسوب کرده، برای آن مجازات مستقل تعیین کرده است و آن را از عوامل تشدید کیفر به شمار آورده است. طبیعی است که رانندگانی که مرتکب این جرم شده‌اند، همان‌گونه که مطابق مقررات جزایی مجازات می‌شوند و عقوبت عمل خود را متحمل می‌شوند، باید در هنگام جبران خسارت نیز سختی‌های بیشتری تحمل کنند. به همین دلیل باید افسران راهنمایی و رانندگی در تعیین میزان مداخله رانندگان در تصادفات، به نداشتن گواهینامه راننده توجه خاصی داشته باشند و بی‌مهارتی و تقصیر رانندگان بدون گواهینامه، با امارهٔ فقدان گواهینامه محرز تلقی شود.

قضات دادگاه‌ها نیز باید در صورت وجود جمیع شرایطی که در این مقاله بیان شد، با مقصرشناختن راننده بدون گواهینامه، بار اثبات این دعوا را از دوش زیاندیدگان بردارند تا فقط راننده خاطی برای مبراشدن از مسئولیت و تقصیر خود تلاش و کوشش کند؛ هرچند تقصیر عمدی زیان‌دیده یا قوه قاهره و دخالت شخص ثالث که در حکم قوه قاهره باشد، رافع مسئولیت راننده بدون گواهینامه است. علاوه بر این، در احکام صادره از دادگاه‌های جزایی، شاهد این هستیم که میزان جریمه نقدی این جرم تحت تأثیر تعیین میزان دیه برای زیان‌دیدگان یا نداشتن شاکی خصوصی و کم‌اهمیت دانستن این‌گونه پرونده‌ها، نسبت به پرونده‌های مطروحه دیگر در دادگاه‌ها بسیار کم تعیین خواهد شد که این موضوع، عامل بازدارندگی بسیار ناچیزی دارد و باید با توجه به عدم تعیین مجازات حبس برای این‌گونه مجرمان، حداکثر جریمه نقدی برای رانندگان بدون گواهینامه تعیین شود.

شایان ذکر است، امروزه با تشکیل شوراهای حل اختلاف ویژه راهنمایی و رانندگی که «رسیدگی به اتهام رانندگی بدون پروانه» یکی از موارد صلاحیت این شوراهاست، مسئولیت راننده خاطی پُررنگ تر می‌شود. همچنین قانونگذار با تصویب قانون اصلاح قانون بیمه اجباری، گام بسیار مؤثری در جبران خسارت‌های وارده به زیاندیدگانی برداشته است که از این حوادث، ضرر و زیان می‌بینند؛ ولی در عین حال، این روش جبران خسارت نباید دستاویزی شود تا افراد بدون گواهینامه با خیال راحت بتوانند به رانندگی بپردازند و به علت بی‌مهارتی، به دیگران خسارت وارد کنند. به همین دلیل نیاز است شرکت‌های بیمه برای دریافت خسارت‌های پرداختی از افراد بدون گواهینامه رانندگی، اهتمام بیشتری داشته باشند تا با دریافت این خسارت‌ها، هم به صنعت بیمه کشور لطمه‌ای وارد نشود و هم رانندگان بدون گواهینامه عقوبت این عمل غیرقانونی را تحمل کرده باشند؛ بنابراین لازم است قانونگذار در رویه قضایی به منظور دریافت این‌گونه خسارت‌ها از افراد بدون گواهینامه، تسهیلاتی را برای شرکت‌های بیمه در نظر بگیرد.

منابع

۱. اباذر فومشی، منصور؛ مجموعه نظرات مشورتی اداره حقوقی دادگستری (جزایی)؛ تهران: خط سوم، ۱۳۸۶.
۲. ایزانلو، محسن؛ «نقد و تحلیل قانون اصلاح قانون بیمه اجباری»؛ فصلنامه حقوق؛ ش ۴، تهران: دانشکده حقوق و علوم سیاسی، ۱۳۸۷.
۳. بلغاری، محمد؛ مجموعه قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی امور حمل و نقل و ترافیک؛ تهران: مجد، ۱۳۸۰.
۴. بیکر، بی‌استنارد؛ بازسازی صحنه تصادف؛ ترجمه عباس ارزانی؛ چ ۱، تهران: دانشگاه علوم انتظامی ناجا، ۱۳۸۳.
۵. پاد، ابراهیم؛ حقوق کیفری اختصاصی؛ ج ۱، چ ۲، تهران: دانشگاه تهران، ۱۳۴۷.
۶. جعفری لنگرودی، محمدجعفر؛ ترمینولوژی حقوق؛ تهران: گنج دانش، ۱۳۸۳.
۷. —؛ مجموعه محشی قانون مدنی (علمی - تطبیقی - تاریخی)؛ تهران: گنج دانش، ۱۳۸۷.
۸. حسینی مراغی، میرعبدالفتاح؛ العناوین؛ چ ۱، قم: مؤسسه نشر اسلامی، ۱۴۱۷ق.
۹. حکیم، سیدمحمدتقی؛ الاصول العامة للفقهاء المقارن؛ چ ۲، قم: مؤسسه آل‌البیت، ۱۳۹۰ق.
۱۰. رایجیان اصلی، مهرداد؛ «سیاست کیفری ایران در قبال جرایم رانندگی»؛ ماهنامه کانون؛ ش ۲۱، تهران، ۱۳۷۹.
۱۱. زراعت، عباس؛ شرح قانون مجازات اسلامی (تعزیرات)؛ ج ۲، کاشان: فیض، ۱۳۷۷.
۱۲. شامبیاتی، هوشنگ؛ حقوق کیفری اختصاصی؛ ج ۱، تهران: ژوبین، ۱۳۷۷.

۱۳. شکری، رضا و همکاران؛ قانون مجازات اسلامی در نظم کنونی؛ تهران: مهاجر، ۱۳۸۳.
۱۴. شهید ثانی، زین‌الدین علی‌بن‌احمد‌العالمی؛ مسالک‌الفهام الی تنقیح شرایع‌الاسلام؛ ج ۱۵، چ ۱، قم: مؤسسه معارف اسلامی، ۱۴۱۳ق.
۱۵. شیخ طوسی، محمدبن‌حسن طوسی؛ الخلاف؛ چ ۱، قم: مؤسسه نشر اسلامی، ۱۴۱۷ق.
۱۶. —؛ تهذیب‌الاحکام؛ ج ۱۰، چ ۴، قم: دارالکتاب الاسلامیه، ۱۳۶۵.
۱۷. علامه حلی، ابومنصور جمال‌الدین حسن‌بن‌یوسف‌مطهر حلی؛ مبادئ‌الوصول الی علم‌الاصول؛ چ ۳، قم: مکتب‌الاعلام الاسلامی، ۱۴۰۴ق.
۱۸. فتحعلی پورسالویی، عطاءالله؛ مسئولیت جزایی و مدنی ناشی از تصادفات رانندگی، تهران: ورق، ۱۳۸۰.
۱۹. کاتوزیان، ناصر؛ الزام‌های خارج از قرارداد؛ تهران: دانشگاه تهران، ۱۳۸۶.
۲۰. —؛ قانون مدنی در نظم کنونی؛ تهران: میزان، ۱۳۸۳.
۲۱. —؛ مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی؛ تهران: دانشگاه تهران، ۱۳۸۱.
۲۲. —؛ وقایع حقوقی؛ چ ۹، تهران: انتشار، ۱۳۸۴.
۲۳. گلدوزیان، ایرج؛ حقوق جزای اختصاصی؛ تهران: دانشگاه تهران، ۱۳۸۵.
۲۴. —؛ حقوق جزای اختصاصی؛ ج ۱، چ ۶، تهران: ماجد، ۱۳۷۸.
۲۵. لورانسا، میشل؛ مسئولیت مدنی؛ ترجمه محمد اشتری؛ چ ۱، تهران: نشر حقوقدان، ۱۳۷۵.
۲۶. مجموعه رویه قضایی آرای هیئت عمومی دیوان عالی کشور سال ۱۳۴۶؛ تهران: مؤسسه کیهان (آرشیو حقوقی)، ۱۳۴۷.
۲۷. محقق داماد، سیدمصطفی؛ قواعد فقهیه، بخش مدنی (۱)؛ تهران: سمت، ۱۳۸۶.
۲۸. مذاکرات و آرای هیئت عمومی دیوان عالی کشور سال ۱۳۷۸، تهران: اداره وحدت رویه و نشر مذاکرات هیئت عمومی دیوان عالی کشور، ۱۳۸۱.
۲۹. مصطفوی، سیدمحمدکاظم؛ مئة قاعدة الفقهیه؛ قم: مؤسسه نشر اسلامی، ۱۴۱۷ق.
۳۰. ناصرزاده، هوشنگ؛ مجموعه قوانین راهنمایی و رانندگی؛ قم: نهضت، ۱۳۷۳.
۳۱. نجفی، محمدحسین؛ جواهرالکلام؛ ج ۴۲، تهران: دارالکتب الاسلامیه، ۱۳۶۷.

32. A. M. Honore; *Torts- Causation and Remoteness of Damage*; New York: International Encyclopedia of Comparative Law, v.xi, ch.7, 1971.
33. Brayan A. Garner; *Black 's law dictionary*; eighth edition, America: Thomson business, 2004.
34. Louis E. Schwartz; *Trial automobile accident cases*; New York: Matthew bender & company, 1928.