

مسئولیت مدنی ناشی از عدم مناسب سازی فضاها و اماکن عمومی

(با تاکید بر قانون حمایت از حقوق معلولین مصوب اسفند ۱۳۹۶)

محمد غلامعلی زاده کجو^۱، محمد راشکی^۲

^۱ استادیار گروه حقوق بخش الهیات و علوم اسلامی دانشگاه پیام نور

^۲ دانشجو دکترا حقوق خصوصی واحد گرگان

چکیده

تکلیف دولت به معنای عام کلمه به رعایت حقوق شهروندی و انجام اقدامات لازم در جهت رفاه و آسایش شهروندان، فاقد ضمانت اجرای حقوقی نیست. از جمله شهروندانی که دولت در مقابل آنها تکلیف مورد نظر را دارا می باشد معلولان و افراد کم توان جسمی است که لازمه حمایت از این افراد، انجام اقدامات لازم در جهت برخورداری این عده از رفاه لازم و در خور آنها است. ملاحظه می گردد در مواردی این تکلیف خاص عملی نمی گردد و در نتیجه به واسطه همین ترک فعل، خسارتی (اعم از مادی، معنوی و جسمی) به افراد وارد می شود و در نتیجه، مسئولیت مدنی در چهره ی خاص پا به عرصه وجود خواهد گذاشت. نحوه جبران مدنی خسارات قابل مطالبه جانبازان و معلولان، ناشی از عدم مناسب سازی محیط شهری است. در این تحقیق مشخص شده است که معلولان با استناد به مبانی فقهی و قانونی، حق دریافت سه دسته از خسارات مادی، معنوی و جسمانی را دارند و همچنین می توانند علاوه بر درخواست دیه و خسارت، اعاده وضع به حالت پیش از ورود خسارت را از شخص یا سازمان متخلف خواستار شوند. یافته های تحقیق پیش رو که از روش تحلیلی و توصیفی محتوای متون قانونی و قواعد عرفی حاکم بر قرضیه استفاده می شود مبین آن است که با تحقق شرائط حاکم بر مسئولیت مدنی دولت، حکم به جبران خسارت (به نحو عام و خاص که البته در فرض اخیر می تواند جنبه تنبیهی هم داشته باشد ضروری می باشد.

واژه های کلیدی: مسئولیت مدنی، خسارت، مناسب سازی، فضاها و اماکن عمومی، قانون حمایت از معلولین

مقدمه

در سال‌های گذشته که معلولان، کمتر در عرصه اجتماعی حاضر می‌شدند، نیازهای آن‌ها نیز محدود بود. اما در حال حاضر، تعداد زیادی از این افراد، تحصیلات بالایی داشته و در عرصه عمومی نیز حضور فعالی دارند. مدیریت شهری باید در راستای آرامش و امنیت و رفاه معلولین جسمی و حرکتی محله‌هایی را تعبیه کند که رفت‌وآمد معلولین با مانعی روبرو نگردد. این امر نیازمند نوعی برنامه‌ریزی نوآورانه و خلاق در زمینه مسائل شهری است. اساساً توسعه هر کشور، در گرو استفاده حداکثری از نیروی انسانی، قابلیت‌ها و استعدادهای تک‌تک افراد جامعه است. کشورهای در حال توسعه بیش از دوسوم معلولان را در بر می‌گیرد، ایران نیز جزء همین دسته از کشورها به شمار می‌رود. فرد معلول باید امکاناتی داشته باشد تا انگیزه او را برای فعالیت در جامعه تقویت نماید. این امکانات می‌تواند امکانات شهری را در بر گیرد، یا حمایت‌های روحی و ذهنی را شامل شود. باید شکاف میان معلولین و پیشرفت، روز به روز کم‌رنگ‌تر شود تا بتوان از قابلیت آن‌ها در ارتقای کشور استفاده کرد و از سوی دیگر، حقوق آن‌ها را به‌عنوان یک شهروند تأمین نمود.

به نظر می‌رسد شایسته‌تر باشد اگر با تغییر دیدگاه‌های حاکم بر مدیریت شهری و اصلاح نگرش نسبت به معلولین، به‌جای طراحی پارک ویژه یا منطقه مسکونی یا سرویس بهداشتی مخصوص معلولین، از ابتدا شهری را طراحی کنیم که همه اقشار اعم از معلول، ناتوان، سالخورده و سالم در کنار هم بتوانند، عادلانه و منصفانه، از امکانات موجود در مبلمان شهری استفاده کنند و امکان دسترسی به تمامی تسهیلات و تجهیزات شهری را داشته باشند؛ تا از این رهگذر فرصت‌های برابر با سایرین را جهت بروز و ظهور استعدادها، توانایی‌ها و نیل به آرزوهای خود بیابند.

مبحث اول: دنیای معلولین

سازمان ملل متحد سال ۱۹۸۱ را سال معلولین اعلام کرد و در این سال تمام کشورهای جهان همبستگی خود را در حمایت از معلولین و تطابق مجدد آنان با دنیای کار و زندگی اعلام داشتند. گروهی از این کشورها که از نظر پیشرفت‌های علمی و بهداشتی و اعتلای سطح زندگی در حد بالایی قرار داشتند توانستند اقدامات خود را در این راه بیش از پیش توسعه داده و تقویت کنند و در راه رقابت و هم‌چشمی با همدیگر در سطح جهانی آن را در معرض تحسین و تمجید قرار دهند ولی گروهی که به علل مشکلات علمی و صنعتی و مادی در حد پایین تری قرار داشتند نتوانستند حمایتی را که شایسته انسانیت و نوع دوستی است در حق هم‌نوعان معلول خود به جا بیاورند. (رجبی کنف گورابی، قلی پور ۱۳۸۸، ۱۲)

گفتار اول: انتظار معلولین از جامعه

معلولین مخصوصاً کسانی که در اثر حادثه دچار ضایعه می‌گردند، دارای روحیه حساس و شکننده هستند. مسلماً برخورد نادرست اجتماعی با آنان می‌تواند وجود ضایعه را برای آنان عمیق‌تر نماید. دور کردن آنان از مسئولیت‌های قبلی خود شکاف عمیق بین آنان و جامعه به وجود می‌آورد چه رسد به اینکه استقلال در انجام کارهای شخصی از آنها گرفته شود. در کشورهای مختلف دنیا از دهه هفتاد میلادی به بعد مناسب سازی اماکن عمومی و انطباق آن با نیازهای افراد دارای معلولیت، خصوصاً معلولین جسمی - حرکتی در دستور کار قرار گرفت و تجارب کسب شده در این زمینه سبب گردیده است تا پرداختن به این مسئله به گونه‌ای بین المللی نیز مطرح و در دستور کار سازمان ملل متحد قرار گیرد. به طوریکه در قطعنامه مجمع عمومی سازمان ملل متحد در باره حقوق افراد دارای معلولیت در مورخ ۹ دسامبر ۱۹۷۵ چنین آمده است:

«معلولین حق دارند از امکاناتی برخوردار باشند که بتوانند به طور مستقل در جامعه حضور و زندگی کنند»

و همچنین در پیوست شماره ۵ آن آمده است که:

«تمامی کشورها به ویژه کشورهای در حال توسعه باید جنبه‌های مختلف محیط بدون مانع را برای افراد دارای معلولیت بررسی و فراهم آورند» (رجبی کنف گورابی، قلی پور ۱۳۸۸، ۴۷)

گفتار دوم: برابر سازی فرصت‌ها در کشورهای در حال توسعه

« مناسب سازی به فرآیندی اطلاق می شود که از طریق آن نظام کلی جامعه، نظیر محیط فیزیکی و فرهنگی، مسکن، حمل و نقل، خدمات اجتماعی و بهداشتی، فرصت‌های شغلی و آموزشی، زندگی اجتماعی و فرهنگی، از جمله تسهیلات ورزشی و تفریحی در دسترس افراد جامعه خصوصاً افراد کم توان قرار گیرد.»

امکان بهره برداری برابر از امکانات زندگی، از حقوق انکار ناپذیر تمامی افراد هر جامعه است و این امر بر کسی پوشیده نیست اما معضل اصلی زمانی ایجاد می گردد که متخصصین امور شهری نتوانند به رفع موانع حرکتی در شهر بپردازند و از اینرو افراد دارای معلولیت علی رغم برخورداری از توانایی ها و قابلیت هایشان، به سوی وابستگی و یا انزوا گرایش یابند. معلولیت به مثابه پدیده ای زیستی و اجتماعی، واقعیتی است که تمام جوامع صرف نظر از میزان توسعه یافتگی، اعم از کشور های صنعتی و غیر صنعتی با آن مواجه هستند. معلولین جسمی و حرکتی به عنوان یکی از اقشار اقلیتی جامعه که در حدود ده در صد از افراد جامعه را شامل می شود، در جامعه ای مثل ایران با احساس عاطفی روبرو هستند، اما جنبه منطقی و عقلانی این قضیه به فراهم نمودن شرایط مناسب به منظور سازگاری آنها با محیط پیرامونی در فضای شهری می باشد. (کارکنان نصر آبادی، ۱۳۸۶، ۲۴)

عدم استفاده از وسایل حمل و نقل عمومی برای معلولین، آنها را مجبور به استفاده از وسایل نقلیه شخصی می کند که پی آمد آن علاوه بر صرف هزینه زیاد، وابسته شدن آن به دیگران است، نتیجه این عمل عدم استقلال، هر چه بیشتر منزوی شدن و محروم ماندن جامعه از توانایی های این قشر اجتماعی می گردد، در حالی که اگر برای اینگونه افراد امکان دسترسی و استفاده از وسایل حمل و نقل عمومی، با توجه به نیازمندی های خاص آنها وجود داشته باشد، آنها نیز می توانند مانند دیگر افراد جامعه وارد زندگی اجتماعی شده و از انزوا خارج گردند. (رجبی کنف گورابی، قلی پور ۱۳۸۸، ۸۸)

مبحث دوم: مفهوم مناسب سازی محیط

مفهوم مناسب سازی محیط در چند دهه گذشته، به مرور تحول یافته و دامنه شمول بیشتری پیدا کرده است. این مفهوم در ابتدا مترادف با رفع موانع فیزیکی در محیط ساخته شده و "محیط بدون مانع" به کار گرفته می شد. در دهه ۸۰ میلادی این مفهوم با قابل دسترس شدن ساختمان ها و محیط شهری و یا "طراحی قابل دسترس"، دامنه شمول بیشتری یافت. در دهه ۹۰ میلادی، موضوع "طراحی همه شمول" مطرح گردید که مفهوم مناسب سازی را بسیار گسترش داد و مسائلی نظیر راحتی دسترس به وسایل نقلیه عمومی، ورودی های یکسان مناسب برای همه، نصب انواع راهنماهای صوتی، تصویری، لمسی و طراحی اجزای ساختمان برای استفاده همه مردم، فارغ از میزان توانایی یا محدودیت آنها را شامل گردید. (نقدی، ۱۳۸۸، ۱۵)

گفتار اول: اهداف و مبانی تامین دسترسی

هرکس حق دارد بدون نیاز به کمک دیگران به نیازهای محیطی خود در امور روزانه دسترسی داشته باشد. بنابراین به منظور حفظ استقلال فردی کم توانان جسمی و حرکتی در رفت و آمدهای روزانه نباید مجبور به استفاده از کمک دیگران باشند. هدف از قابل دسترس کردن محیط، فراهم کردن امکان برگشتن معلولان به زندگی عادی همچون دیگران و ورود آن ها به جامعه است. راه حل های اختصاصی تامین دسترسی جدا از راهکارهای عمومی، مانع اقدام اجتماعی آن ها خواهد شد. به عنوان مثال استفاده از بالابرهای خاص برای افراد معلول در ورودی ساختمان که جدا از محل رفت و آمد همگانی قرار گرفته اند، مانعی برای عادی سازی و ادغام اجتماعی خواهد بود. از مهمترین نکاتی که در تامین دسترسی می بایست مورد نظر قرار گیرد، توجه به توانایی انسان است که در طول عمر انسان متغیر است، بنابراین فضاها و بناهای ساخته شده باید به گونه ای باشد که دسترسی به آن ها به راحتی برای همه گروه های سنی قابل استفاده باشد. حفظ پیوستگی از مبدا تا مقصد از دیگر نکات ضروری در تامین دسترس است، اعمال مقررات دسترسی در بناها و فضاهای شهری زمانی کارایی دارد و استقلال فردی را

حفظ می کند که در هیچ نقطه ای از مبدا تا مقصد دچار انقطاع نگردد، بنا براین برنامه ریزی برای قابل دسترس کردن فضاها نه در طول هم و گام به گام، بلکه هم عرض هم و هم زمان باید مورد توجه قرار گیرند. (نقدی، ۱۳۸۸، ۱۷)

گفتار دوم: فضاهای قابل دسترس

فضای قابل دسترس فضایی است که استفاده مستقل کلیه افراد از آن فضا و تجهیزات معماری درون آن امکان پذیر باشد و به جز ممانعت های ایمنی، امنیتی یا مالکیتی هیچگونه مانع حرکتی برای دسترسی افراد به آن فضا و حرکت و فعالیت در درون آن وجود نداشته باشد. هدف از قابل دسترس بودن، تامین فرصت برای همه گروه های جامعه در جهت امکان پذیری حرکت و جا به جایی مستقل در سطح شهر و دسترسی عادلانه و محترمانه به ساختمان ها و تجهیزات شهری است. فرآیند دستیابی و ورود با امکان پذیر بودن حرکت و استفاده از فضا تکمیل می شود. این موضوع در ساختمان ها به قابلیت ورود به ساختمان، ورود به فضا و طبقات مختلف، استفاده از تجهیزات و فضای داخلی ساختمان، دسترسی به فضاهای عمومی، امکان استفاده از سرویس های بهداشتی و دسترسی به تجهیزاتی مانند کلید و پریز های برق، دستگیره پنجره ها و ... مربوط می شود. در فضاهای شهری نیز به امکان حرکت آسان، ایمن، مستقل و قابل دسترس بودن تجهیزات شهری مانند باجه تلفن، صندوق پست، تابلو اعلانات و نظایر این ها بدون ایجاد خطر یا لطمه به بهداشت اطلاق می گردد. (نقدی، ۱۳۸۸، ۱۸)

بند اول: مشکلات معلولین و پل ارتباطی

پل های نصب شده بر روی جوی ها، آبروها و جداول که ارتباط دهنده دو مسیر پیاده و سواره هستند. تداخل سرعت های مختلف حرکت عابر پیاده و وسایل نقلیه به وسیله این پلها انجام می گیرد. بنابراین پلهای مورد بحث باید دارای خصوصیتی باشند که در عین فراهم آوردن گذری راحت، خطر برای عابران را نیز به حداقل برسانند. برای مطالعه و بررسی نحوه عبور عابرین پیاده از روی پلهای ارتباطی باید سطح، عرض، شیب و جنس کف پل مورد توجه قرار گیرد. همچنین باید هیچ مانعی که راه عبور را سد نماید بر روی پل ارتباطی قرار نگیرد. (قائم، گیسو، ۱۳۹۷: ۶۶)

بند دوم: محل عبور عابر پیاده

پله های هوایی و یا زیرزمینی که جهت عبور عابر پیاده احداث می شوند، باید حتماً به رمپ و یا وسایل مکانیکی بالابرنده و پایین برنده مجهز باشند. رمپ ها باید حداکثر ۸ درصد شیب داشته باشند. برای دسترسی به پل های هوایی که فاصله آن ها از سطح خیابان زیاد است باید رمپ های طولی ساخته شود. ناهمواری ها و سازه های غیر کارشناسانه موجود در شبکه دسترسی پیاده شهری و عدم امکان حرکت ایمن و آسوده در مسیرهای پیاده، برای افراد مشکل ایجاد می کند. کوچه ها بخشی از شبکه ارتباط شهری هستند که اصولاً معبر پیاده ها و معمولاً باریک و پرپیچ و خم اند. چنین کوچه هایی پیاده رو مجزا ندارند. ورود اتومبیل به این کوچه ها مشکل عبور و مرور پیاده و سواره را پدید آورده است. مشکلات و خطرهایی که در چنین وضعی عابر پیاده را تهدید می کند، مشخص است. اگر این عابر معلول و با صندلی چرخ دار باشد، آشکارا در معرض خطر بیشتری قرار می گیرد. افزون بر عبور وسایل نقلیه موتوری در کوچه ها، جنس کف، شیب، عرض کوچه و نحوه ارتباط کوچه با خیابان نیز از جمله مسائلی است که برای حرکت معلولان مشکلات بسیاری پدید می آورند. جوی ها، آب رودها، چاله های کف کوچه و دست اندازها نیز از موانع حرکت صندلی چرخ دار یا فردی دارای عصا و ... است (شقایق و مداحی، ۱۳۹۱: ۱۹). احداث کارشناسانه و اصولی پیاده روها و رفع این موانع در شهر، از اقدامات مهمی است که مشارکت هرچه بیشتر معلولان در فعالیت های اجتماعی و حضور در فضاهای شهری را برای آنان میسر ساخته است و ایشان را شهروند درجه یک و در ردیف سایر شهروندان عادی جامعه معرفی می کند. برخی از مهم ترین ضوابطی که برای احداث پیاده رو منطبق با وضعیت معلولین در مصوبه شورای عالی شهرسازی و معماری مطرح نظر گرفته است به شرح ذیل است:

- حداقل عرض مفید پیاده رو ۱۲۵ سانتی متر؛

- وجود حداقل ۲۱۰ سانتی متر ارتفاع آزاد در پیاده‌روهای مسقف و نصب یک آگاهی‌دهنده قابل لمس برای نابینایان؛

- حداکثر شیب عرضی پیاده‌رو دو درصد؛

- ایجاد جدول به ارتفاع حداقل ۵ سانتی متر به رنگ متضاد با محیط اطراف، بین پیاده‌رو و سواره‌رو و همچنین بین پیاده‌رو و باغچه یا جوی کنار پیاده‌رو؛

- انتخاب پوشش کف پیاده‌روها باید از مصالح سخت، ثابت، غیرلغزنده و صاف؛

- انتخاب موزاییک‌های شیاردار برای تعیین مسیر و جهت حرکت؛

بند سوم: شیب شبکه پیاده

سطوح شیب‌دار حداکثر با ۸ در صد برای عبور معلولین قابل قبول است، شیب طولی زیاد باعث می شود که هر حرکت صندلی چرخ دار به سمت بالای شیب، آن را به سمت پایین براند، در حرکت به سمت پایین شیب نیز به همین دلیل فرد معلول قادر به کنترل صندلی چرخدار نخواهد بود. در چنین کوچه های حرکت معلول بدون همراه امکان پذیر نیست. در معابر کم شیب (شیب طولی پیاده) رمپ حرکتی با شیب (حداکثر ۸٪) توصیه می شود. در پیاده رو های پر شیب (مقابل پارکینگ منازل که برای دسترسی اتومبیل های شیبهای تند در پیاده رو ها ایجاد شده) به صورت پله ای شیب مرتفع گردد تا پیوستگی پیاده رود حفظ شود. فاصله بین هر دو پله باید ۹۰ سانتیمتر عرض داشته باشد که می توان با رعایت شیب مجاز شیبدار نیز باشد. (ارتفاع هر پله می تواند تا ۲ سانتیمتر باشد). (همان، ۸۰)

بند چهارم: سیستم حمل و نقل

پس از سیستم پیاده‌رو که ابتدایی ترین و ضروری ترین راه دسترسی معلولین و جانبازان به مراکز مقصد سفر آنها در سطح شهر است، استفاده از حمل و نقل عمومی یکی از مهم ترین سیستم های ارتباطی این قشر جامعه با محیط های مختلف شهری است. بنابراین، می بایست نحوه طراحی وسایل حمل و نقل عمومی و همچنین تسهیلات دسترسی به آنها نظیر ایستگاه ها و پایانه ها به صورتی باشد که معلولین و سالخوردگان به آسانی بتوانند از این وسایل نقلیه استفاده کنند. علی رغم حمایت های نهضت های حامی حقوق افراد دارای ناتوانی، بسیاری از شهرها به «زندان های نامرئی» برای افراد دارای ناتوانی سالمندان بدل شده اند؛ چراکه این گروه را در انتخاب محل سکونت محدود کرده و با در دسترس قرار دادن سیستم حمل و نقل نامناسب و ناسازگار با شرایط ایشان، آنها را به طور غیرمستقیم به حاشیه رانده و از حضور در کنار سایر اعضای جامعه محروم کرده است)

(Gilderbloom & Rosentraub ۱۹۹۰: ۲۸۲)

مهم ترین مقررات حاکم در زمینه کیفیت دسترسی معلولین به سیستم حمل و نقل عمومی به شرح ذیل است:

- حداقل عرض پیاده‌روهایی که دسترسی به سیستم های حمل و نقل عمومی را فراهم می کنند ۱۸۰ سانتی متر و در مناطق شهری ۳۰۰ سانتی متر؛

- وجود نور کافی در مسیرهای دسترسی به ایستگاه های حمل و نقل عمومی؛

- تعیین زمان بندی چراغ های راهنمایی و رانندگی در محل های منتهی به ایستگاه ها متناسب با عبور و مرور معلولین؛

- استفاده از پوشش های مناسب برای سطح مسیرهای دسترسی به ایستگاه ها با هدف کاهش احتمال لغزندگی؛

- عرض درب های اتوبوس حداقل ۸۰ سانتی متر؛

- عرض راهروها و پلکان حداقل ۷۵ سانتی‌متر؛

- وجود علامت مبنی بر حق تقدم معلولین در استفاده از صندلی بر روی تعدادی از صندلی‌ها؛

- ساخت ایستگاه‌های اتوبوس به صورت هم‌سطح با کف وسیله نقلیه.

درمجموع، آنچه در ایران به عنوان مناسب‌سازی سیستم حمل‌ونقل شهری غالباً مورد بحث و بررسی قرار می‌گیرد، مناسب‌سازی وسایل حمل‌ونقل شهری و ایستگاه‌های آن‌ها است، ولی آنچه توجه بیشتری را در این زمینه می‌طلبد، مناسب‌سازی پیاده‌روها و مسیرهای حرکت پیاده است؛ زیرا برای دستیابی به ایستگاه‌های وسایل حمل‌ونقل عمومی به هر حال باید مسیری را به صورت پیاده طی کرد. بنابراین آنچه که در الویت ساماندهی برای مناسب‌سازی سیستم حمل‌ونقل شهری باید قرار گیرد، ابتدا مسیرهای پیاده است و در اولویت دوم وسایل و ایستگاه‌های وسایل حمل‌ونقل عمومی مطرح می‌شود.

امروزه در بسیاری از کشورهای پیشرفته، تدابیر لازم جهت تسهیل استفاده معلولین از سیستم حمل‌ونقل عمومی پیش‌بینی شده و مناسب‌سازی طراحی شهری برای حرکت معلولان، امری ثبت شده در قانون است، ولی به اجرا گذاشتن آن زمان بسیاری می‌طلبد. برای نمونه، پایتخت آلمان از اوایل دهه ۱۹۹۰ م، سیاستی فعال را در این مورد به اجرا گذاشته است. فضاهای عمومی باکیفیت، مردم را به تعامل، همکاری و شرکت در زندگی اجتماعی تشویق می‌کنند (unhabitat: ۲۰۱۵)

منظور از اماکن عمومی در آیین‌نامه «ضوابط و مقررات شهرسازی و معماری برای عبور و مرور معلولین»، آن دسته از ساختمان‌هایی است که یکی از انواع خدمات عمومی را در اختیار افراد جامعه قرار می‌دهند. با توجه به ماده ۳ این آیین‌نامه، «رعایت ضوابط فصل سوم این سند برای تهیه‌کنندگان طرح‌های فوق‌الذکر الزامی است و مراجع مسئول صدور پروانه و نظارت ساختمانی موظف به اجرای صحیح و دقیق آن هستند. همچنین کلیه ساختمان‌های عمومی موضوع این آیین‌نامه به خصوص ادارات دولتی موجود باید تدریجاً با شرایط این آیین‌نامه تطبیق داده شوند.

بند پنجم: ساختمان‌ها

برخی از مهم‌ترین ضوابط کلی طراحی ساختمان‌های عمومی در مصوبات شورای عالی معماری و شهرسازی به قرار زیر است:

- ورودی اصلی باید برای استفاده معلولان نیز در نظر گرفته شود، و به سواره‌رو یا پارکینگ ساختمان دسترسی مناسب داشته باشد. درواقع، موانع موجود بر سر راه ورود معلولین جسمی به ساختمان‌های عمومی نباید صرفاً با تخصیص ورودی فرعی به آنان حل شود، بلکه باید با مناسب‌سازی یکی از ورودی‌های اصلی برای معلولین، رفع گردد. ورودی‌هایی که به صورت درب یک لنگه و دارای فضای ورودی هستند باید حداقل ۱۲۰ سانتی‌متر و حداکثر ۱۵۰ سانتی‌متر عرض داشته باشند.

- حداقل عرض بازشوها در ورودی ساختمان ۱۶۰ سانتی‌متر باشد.

- حداقل عمق پاگرد پله ۱۲۰ سانتی‌متر و در پله‌های دوجبهه هم‌عرض پله باشد.

- در ساختمان‌های عمومی که برای دسترسی به طبقات از آسانسور استفاده می‌شود وجود حداقل یک آسانسور قابل استفاده برای معلولان روی صندلی چرخ‌دار الزامی است.

- لازم است توقف آسانسور با صوت مشخص شود.

- ابعاد مفید اتاقک آسانسور ۱۱۰*۱۴۰ سانتی‌متر باشد.

بند ششم: فضای شهری

نظر به ویژگی‌های گروه‌های مختلف معلولان، فضاها باید به نحوی طراحی شود که امکان دسترسی سهل و آسان را برای آنان به راحتی فراهم آورد و بر سر راه آنان موانعی ایجاد نکند. این تسهیلات صرف‌نظر از رعایت برخی نکات فنی و ضوابط مربوط به معلولان، شامل سادگی ارتباطات، احتراز از اختلاف سطح‌های غیرضروری، تعبیه امکانات و مسیرهای ویژه است (حجتی، ۱۳۸۶: ۲۰). برای نمونه، پارک‌های عمومی باید به نحوی ساخته شوند که قابل استفاده برای تمام اقشار جامعه به خصوص معلولان باشند. معیار مطلوبیت یک محل برای فرد معلول، متناسب بودن محیط اطراف در ارتباط با نیازهای حرکتی و نحوه دستیابی هرچه آسان‌تر و سریع‌تر به محل موردنظر است. برای مثال، اگر پارک در نزدیکی چهارراه‌های اصلی واقع شده باشد؛ ایمنی در دستیابی به آن نیز باید تأمین شود. بنابراین خط‌کشی عابر پیاده در سواره‌رو، در کلیه تقاطع‌ها، حداکثر در هر ۵۰۰ متر امری الزامی است. به خصوص محل تردد معلولان باید مشخص شود (کارگری، ۱۳۷۰: ۱۵). ضوابط موردنیاز برای استفاده معلولین به فضاهای عمومی دیگری همچون کتابخانه‌ها، مساجد، پایانه‌ها، پارکینگ‌ها، مدارس و دانشگاه‌ها و... نیز قابل تسری است.

براساس مصوبه شورای عالی شهرسازی و معماری، در خصوص محل احداث پارک‌ها و سایر فضاهای عمومی مناسب حال معلولین، باید به نکات زیر توجه کرد:

- نظر به ویژگی‌های گروه‌های مختلف معلولین فضاها باید به نحوی طراحی شود که امکان دسترسی آسان را برای آنان فراهم آورد و بر سر راهشان مانع ایجاد نکند. این تسهیلات صرف‌نظر از رعایت برخی نکات فنی و ضوابط به معلولین شامل سادگی ارتباطات، احتراز از اختلاف سطح‌های غیرضروری، تعبیه امکانات و مسیرهای ویژه مخصوص است.

- یکی از مهم‌ترین نکات طراحی برای معلولین، پیش‌بینی ایمنی حداکثر در مواقع اضطراری و آتش‌سوزی‌ها است. معلولین به لحاظ استفاده از وسیله‌های مختلف حرکتی قابلیت جابه‌جایی سریع و به موقع را ندارند و طبعاً فضاها باید طوری طراحی گردند که حداکثر امکانات فرار را در موقع خطر برای آنان به وجود آورند.

- عناصر اصلی پارک با مسیری به همدیگر مربوط شوند. ورودی پارک نیز با عناصر اصلی ارتباط داشته باشد.

گفتار سوم: توانبخشی مبتنی بر جامعه

در سال ۲۰۰۵ سازمان بهداشت جهانی در ژنو، جهت بررسی عوامل اجتماعی موثر در سلامت جامعه در کشورها، کمیسیونی تاسیس کرد تا به نابرابری‌های عمیق اجتماعی توجه بیشتری شود. به عقیده افراد این کمیسیون، خدمات تأمین کننده سلامت یکی از عواملی است که در سلامت جامعه موثر است. اما مهمترین بخش، عوامل اجتماعی و اقتصادی جامعه است که بر شیوه زندگی و کار افراد تاثیر می گذارد، مانند فقر و نا بهنجاری‌های اجتماعی.

هدف اصلی این برنامه عوامل اجتماعی موثر در سلامت، ارتقا و تعالی سطح سلامت در جامعه است و بر سه اصل مهم تکنولوژی مناسب، همکاری بین بخشی و مشارکت مردم استوار است. برای دستیابی به هدف های فوق می توان از راهکار توانبخشی مبتنی بر جامعه استفاده نمود.

CBR به معنای توانبخشی بر جامعه است که برای اولین بار در منشور مشترک سازمان جهانی بهداشت، سازمان جهانی کار و سازمان آموزشی، علمی و فرهنگی ملل متحد مطرح گردید. این برنامه راهبردی با ایزوله سازی افراد دارای ناتوانی در کنج خانه و موسسات در تضاد است و هدف آن، عادی سازی اجتماعی و یکسان سازی فرصت ها برای افراد دارای ناتوانی، حمایت از حقوق اجتماعی و لرتقای سطح کیفی زندگی آن ها است. برنامه توانبخشی بر جامعه برای دستیابی به اهداف عالی ذیل تلاش می کند:

مساوات : تمام انسان ها دارای ارزش و حقوق برابرند.

عدالت اجتماعی : خدمات و فرصت های فراهم شده برای افراد دارای ناتوانی، باید در اختیار تمام افراد دارای ناتوانی، نه فقط عده ای محدود قرار گیرد.

کرامت انسانی : به این معنی که کیفیت زندگی برای افراد دارای ناتوانی باید منتج به احترام و خود شکوفایی آنان باشد. (نقدی، ۱۳۸۸، ۲۲)

مبحث سوم: اماکن عمومی

اماکن عمومی به مکان هایی که متعلق به عموم مردم می باشد گفته می شود. از آن در باب های احیاء موات، لقطه و غصب سخن رفته است. اماکن عمومی، مکان هایی مشترک بین مردم هستند که ملک شخص یا اشخاص معینی نیست و همگان در استفاده از آنها مساوی اند مانند جنگل ها و جاده ها و در اجرا گذارده خواهد شد. (همان، ۱۳۲)

بخش دوم: تعریف مفهومی معلول و جانباز

این بخش شامل دو مبحث است.

مبحث اول: تعریف مفهومی معلول

کلمه معلول اسم مفعول از واژه علت است. به فردی که به هر علت دچار نارسایی جسمی یا ذهنی شده است، معلول می گویند (رحمانی، ۱۳۹۰، ۲۸) در زبا نهایی لاتین مانند فرانسه و انگلیس از واژه «هندیکپ» استفاده می شود. اصطلاح هندیکپ، نسبتاً جدید بوده ریشه در زبان انگلیسی دارد. این اصطلاح، در قرن هفدهم به نوعی بازی اطلاق می شد که شرکت کنندگان در آن با یکدیگر به رقابت می پرداختند. جایزه فرد برنده را داور تعیین می کرد و در کلاهی گذارده می شد. بعدها این اصطلاح در اسب سواری به کار برده شد و در ادامه، به طور کلی تر در ورزش مورد استفاده قرار گرفت. در این معنا، هندیکپ رقابتی است که در آن به تمامی شرکت کنندگان، بختی برابر برای برنده شدن از طریق گذاشتن باری سنگین بر دوش قویترین ها یا طی مسیری طولانی تر توسط آنان، اعطا می شود. در واقع، این افراد قوی تر بودند که تغییری را می پذیرفتند تا آنکه رقابت، دارای معنای واقعی و جاذبه شود.

لازم به توضیح است واژه معلولیت را باید نزدیک به اصطلاح ناتوانی دانست. در واقع، ناتوانی یک اصطلاح نسبی است (مانعی در برابر انسان برای انجام یک فعالیت به شکل طبیعی آن) تا سال ۱۹۸۰، بیشتر از آن که از اصطلاح ناتوانی استفاده شود از واژه ی معلولیت استفاده می شد. عمده ترین دلیل به تعریف ناتوانی برمی گشت که آن را در بی کفایتی و عدم استقلال فرد معلول در انجام فعالیت های روزمره زندگی، اشتغال، آموزش و زندگی مستقل می دانستند (کمالی و فریبا، ۱۳۸۲، ۹۷) گاهی نیز ناتوانی و معلولیت را بر اساس محدودیت عملکردی با محدودیت فعالیت تعریف کردند. این محدودیت ها به صورت کاهش ویژه در فعالیت های روزمره، نسبت به، سطح فعالیت قبلی فرد تعریف می شود (میرخانی، ۱۳۸۵: ۴۴)

با توجه به مطالب بیان شده، معلولیت را می توان به عنوان نقصان جسمی یا ذهنی و یا نتیجه آن، تعریف کرد. معلولیت بیش از هر چیز به عنوان یک ویژگی و وضعیت خاص مطرح است. به منظور دستیابی به همین جنبه بود که طبقه بندی بی نالمللی معلولان، مصوب در سال ۱۹۸۰ به کنار نهاده شده و طبقه بندی بین المللی کارکردی در تاریخ ۲۲ مه ۲۰۰۱ جایگزین آن گردید. انتقاد عمده ای که به طبقه بندی سابق وارد می آمد، آن بود که نسبت به جنبه اجتماعی معلولیت غفلت ورزیده بود و بیشتر در آن تمرکز بر جنبه زیست شناختی بود. نگرشی که در طبقه بندی جدید پذیرفته شده، مثبت تر است. بدین معنا که تفاوت های میان یک فرد با دیگران از حیث کارکرد انسانی مدنظر قرار میگیرد، نه بر اساس وضعیت سلامت آنها، بدین ترتیب، معلولیت، به عنوان یک پدیده و فرآیند اجتماعی شناخته شده و الگوی پزشکی به کناری نهاده می شود (آرمیده، ۱۳۹۲، ۷۱)

مبحث دوم: تعریف مفهومی جانباز

جانباز به معنی جان بازنده (باز = مزارع فعل باختن) و اصطلاحاً کسی که با جان خود بازی کند و آن را در معرض خطر اندازد می باشد (دهخدا، ۱۳۷۷، ۵۶۷)

جان بازی را انجام کاری با عشق و توأمان یا همراه با عقل می خوانند و این به منظور انجام کار بدون تفکر نیست. اینگونه کسی که برای چیزی یا کاری جان خود را فدا می کند جانباز نام می گیرد. علی اکبر دهخدا برای بهتر بیان نمودن کلمه جانباز، ابتدا کلمه جان باختن را بیان می کند و در این باره می گوید: جان را از دست دادن، جان را در راه کسی یا چیزی فدا کردن، جان دادن و مردن (دهخدا، ۱۳۷۷، ۵۶۶)

بخش سوم: مفهوم مناسب سازی محیط زندگی معلول و جانباز

طی چند دهه اخیر، جنبش حقوق معلولان، موجب اقداماتی در جهت رفع موانع گوناگون در مسیر تردد و مشارکت اشخاص معلول شده است. در کشورهای مختلف قوانینی به منظور حمایت از حقوق معلولان به تصویب رسیده است که یکی از اهداف مهم آن قوانین، مناسب سازی متعارف و قابلیت دست یابی محیط برای اشخاص معلول بوده است. در این قوانین و مقررات، دولت ها، بخش های عمومی و گاه اشخاص خصوصی، متعهد به مناسب سازی محیط اعم از شهرها، روستاها، ساختمانها، تجهیزات، وسایط حمل و نقل عمومی، محیط های شغلی و ... جهت دستیابی سهل و آسان معلولان شده اند (دبیرخانه ستاد هماهنگی و پیگیری مناسب سازی محیط فیزیکی افراد معلول، ۱۳۸۶، ص ۶۵)

به طور کلی باید گفت این قوانین، یک هدف بنیادین را که همانا مبارزه علیه تبعیض ناروا نسبت به اشخاص معلول است، تعقیب می کنند. در ماده دو کنوانسیون مزبور، تبعیض بر پایه ی معلولیت، این گونه تعریف شده است: هرگونه تمایز، استثناء و یا محدودیت بر پایه معلولیت «که هدف و تأثیر آن لطمه زدن یا نفی شناسایی، بهره مندی یا اعمال کلیه حقوق بشر و آزادی های بنیادین بر مبنای تساوی با دیگران در عرصه مدنی، فرهنگی، اجتماعی، اقتصادی و سیاسی و یا هر زمینه دیگر می باشد. این مورد همچنین دربرگیرنده تمامی اشکال تبعیض از جمله نفی مناسب سازی منطقی نیز می گردد» (رسولی، ۱۳۹۰، ۵۷)

اگر پارک اتومبیل ها در کنار خیابان ها و مراکز پررفت و آمد، موجب ایجاد دشواری و مشقت برای معلولانی که از خودروی شخصی استفاده می کنند می شود، باید با ایجاد محل های پارک مخصوص در مناسب ترین و نزدیکترین موقعیت به مراکز مهم، برای معلولان و منع سایر رانندگان موقعیت به مراکز مهم، برای معلولان و منع سایر رانندگان از این محل های پارک، موجب دسترسی بهتر افراد معلول به این اماکن شد. از مصادیق دیگر تبعیضات مثبت در جهت برقراری تعادل و برابری میان معلولان و اشخاص عادی جامعه، می توان به تعبیه مسیرهای معین برای عبور و مرور اشخاص در صندلی چرخدار و دادن اجازه به نابینا پاندر به همراه داشتن سگ راهنمای خویش هنگام ورود به اماکن عمومی اشاره نمود و این در حالی است که افراد عادی از چنین امکاناتی برخوردار نیستند (علوی، کابلی، ۱۳۸۲، ۴۶)

شایسته است در این جا اصطلاح «مناسب سازی» تعریف گردد. کنوانسیون بین المللی، راجع به اشخاص معلول (مصوب دسامبر ۲۰۰۶) مناسب سازی را در ماده دو خود این گونه تعریف می کند: سازگاری و تغییرات مقتضی و ضروری که تکلیف و باری بی مورد و نامتناسب را تحمیل ننموده و حسب نیازمندیها در مورد خاص، بهره مندی و اعمال کلیه حقوق بشر و آزادی های بنیادین را برای افراد دارای معلولیت در شرایط برابر با سایرین تضمین می نماید. در بند الف ماده یک آیین نامه اجرایی ماده دو قانون جامع حمایت از حقوق معلولان ایران، مناسب سازی اصلاح محیط و تدارک وسایل اینگونه تعریف شده است: «حمل و نقل، به طوری که افراد معلول قادر باشند که آزادانه و بدون خطر در محیط پیرامون خود اعم از اماکن عمومی، معابر، محیط شهری و بین شهری و ساختمان های عمومی حرکت کنند و از تسهیلات محیطی، اجتماعی، فرهنگی و اقتصادی با حفظ استقلال فردی لازم بهره مند شوند.

بخش چهارم: نحوه جبران خسارات قابل مطالبه توسط جانبازان و معلولان ناشی از عدم مدیریت مناسب سازی محیط شهری^۱

یکی از موارد مهمی که فرد معلول و جانباز، زیان دیده واقع می شود، مربوط به عدم مدیریت مناسب سازی

ساختمان ها، خیابانها و اماکن عمومی یا خصوصی است. با توجه به تصویب قانون جامع حمایت از حقوق معلولان در تاریخ ۸۳/۱۶/۲ که دولت و سایر اشخاص را ملزم به مناسب سازی محیط جامعه جهت معلولان ساخته است می توان برای اشخاصی که از این تکلیف قانونی و اخلاقی تخطی می نمایند قائل به مسئولیت مدنی بود. بنابراین در خصوص مسئولیت مدنی ناشی از عدم مناسب سازی محیط زندگی معلولان و جانبازان مهمترین عنصری که باید برای رجوع زیان دیده به فاعل فعل زیانبار در نظر گرفته شود، وجود ضرر و زیان است. البته برای این نوع ضرر می توان مصادیق مهمی را در نظر گرفت که مهمترین آن بروز آسیب های جسمی است که ممکن است به دلیل عدم مناسب سازی محیط و در نظر نگرفتن نوع طراحی ساختمانها و معابر عمومی حاصل گردد و منجر به مصدومیت فرد معلول و جانباز گردد. در نتیجه ضرر در این نوع مسئولیت مدنی، نقش مهمی در اثبات مسئولیت مدنی دارد. همچنین درباره فعل زیانباری که ناشی از عدم مناسب سازی محیط است بر طبق قانون جامع حمایت از حقوق معلولان که می گوید:

کلیه وزارتخانه ها، سازمان ها و مؤسسات و شرکتهای دولتی و نهادهای عمومی و انقلابی موظفند در طراحی، تولید و احداث ساختمان ها و اماکن عمومی و معابر و وسایل خدماتی به نحوی عمل نمایند که امکان دسترسی و بهره مندی از آنها برای معلولان در می یابیم که هر گاه سازمان های مزبور از انجام وظیفه قانونی خود پیرامون مناسب نمودن و در دسترس قراردادن ساختمان ها و اماکن فوق برای استفاده معلولان غفلت ورزند و از این حیث به معلولان و جانبازان، آسیبی وارد گردد همچون افراد عادی فراهم گردد می توان با استناد به ماده فوق، فعل زیانبار سازمان و نهاد مزبور را محرز و مسلم دانست.

اما آن چه در این تحقیق برای ما حائز اهمیت است بررسی این مسئله است که حال که دریافتیم مسئولیت مدنی ناشی از عدم مناسب سازی محیط زندگی جانبازان و معلولان با احراز ارکان مسئولیت مدنی قابل اثبات است، چگونه و تحت چه شرایطی می توان خسارات وارده از این طریق را جبران و اقدام به مطالبه خسارت نمود؟ بنابراین در این بخش، طی دو مبحث سعی می شود به بررسی جبران خسارات معلولان بپردازیم و علاوه بر بحث در مورد انواع خسارات وارده قابل مطالبه توسط افراد معلول و جانباز، به شیوه های جبران آن نیز خواهیم پرداخت. همچنین بررسی می کنیم آیا می توان علاوه بر دیه خسارات مزاد بر دیه را نیز جهت این اشخاص دریافت نمود؟ در این میان نظرات موافق و مخالف را در بین فقها و نیز حقوقدانان مورد کنکاو قرار می دهیم.

مبحث اول: اقسام خسارات قابل مطالبه وارده به معلولان و جانبازان

آنچه در این مبحث مدنظر است این است که چنانچه یک فرد معلول یا جانباز به یکی از دلایل مختلفی که از عدم مناسب سازی محیط ناشی می شود مثلاً در اثر عدم مناسب سازی وسایل حمل و نقل عمومی جهت معلولان، دچار زیان گردد و از این بابت

^۱ مقاله بررسی نحوه جبران خسارات قابل مطالبه جانبازان و معلولان ناشی از عدم مدیریت مناسب سازی

محیط شهری: مصطفی واحد شیرتری- دانشجوی دکتری گروه حقوق، واحد سمنان، دانشگاه آزاد اسلامی، سمنان، ایران

علیرضا حسینی - استادیار، گروه حقوق، واحد دامغان، دانشگاه آزاد اسلامی، دامغان، ایران

مریم آقائی بجستانی- دانشیار گروه فقه و مبانی حقوق اسلامی، واحد سمنان، دانشگاه آزاد اسلامی، سمنان، ایران

متحمل خساراتی گردد این خسارات تا چه محدوده ای به وی تعلق می گیرند؟ در واقع خسارات وارده به فرد معلول، شامل کدام یک از انواع خسارات می گردد؟ برای پاسخ به سؤال مذکور ناچاریم نگاهی به انواع و اقسام خسارات قابل مطالبه بیندازیم.

قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران در اصل ۱۷۱ به ضرر مادی و معنوی تصریح دارد و در ماده ۱ قانون مسئولیت مدنی نیز آمده است: هر کس بدون مجوز قانونی عمداً یا در نتیجه بی احتیاطی به جان یا سلامتی یا مال یا آزادی یا حیثیت یا شهرت تجاری یا به هر حق دیگری که به موجب قانون برای افراد ایجاد گردیده، لطمه ای وارد نماید که موجب ضرر مادی یا معنوی دیگری شود، مسئول جبران خسارت ناشی از عمل خود می باشد به گفته یکی از نویسندگان زیان به زیان مادی، زیان معنوی و ضررهای جمعی تقسیم می شود (کاتوزیان، ۱۳۸۲، ۲۴۴). به هر حال تلاش داریم اقسام خسارات وارده به معلولان را در ۳ گفتار تبیین نماییم.

گفتار اول: خسارات مادی

مراد از ضرر مادی، هر کاستی و نقصانی است که بر مال یا حقوق مالی شخصی بر خلاف میل و اراده ی او توسط دیگری وارد شود. مثلاً آتش زدن اتومبیل دیگری یک ضرر و نقصان مادی است که در دارایی او ایجاد شده است. برای تحقق زیان مادی لازم نیست که زیان دیده مالک مال باشد، بلکه اگر حق مالی هم نسبت به آن مال داشته باشد، ضرر محقق می شود (بهرامی احمدی، ۱۳۹۱، ۶۳).

ضرر مالی و بدنی یا همان ضرر مادی در مقابل ضرر معنوی استعمال می شود. ضرر مادی به صورت ضرر موجود و ضرر آینده و ضرر محتمل الوقوع، دیده می شود. (جعفری لنگرودی، ۱۳۹۲، ۴۱۶)

در خصوص ضرر مادی باید از مواردی از قبیل تلف یا نقصان عین، تلف منفعت عین و محرومیت از سود قابل وصول نام برد. اما در خصوص مهمترین مصادیق ضرر مادی در مسئولیت مدنی ناشی از عدم مناسب سازی محیط زندگی معلولان باید اذعان داشت، هم چنانکه ماده ۱ قانون مسئولیت مدنی نیز بیان داشته است، لطمه به جان یا سلامتی، در این نوع مسئولیت به وضوح تعیین کننده است و وجود این لطمه می تواند در انواع مختلفی جلوه گر شود. لازم به توضیح است ضرر مادی گاه ممکن است موجب آسیب رسیدن به اموال شخص گردد به نحوی که مال یا تلف شده یا دچار عیب و نقصان گردد. حال تصور کنیم فردی معلول در اثر عدم مناسب سازی، کنترل خود را از دست داده و شیء متعلق به او به زمین بیفتد و دچار عیب و نقص گردد. این مورد، فرضی آکادمیک و بعید نیست. شخص نابینایی را می توان تصور نمود که به علت عدم گذاردن نرده در مقابل سطح مرتفع، به زمین خورده و به یکی از اموالش به طور مثال رایانه قابل حملش آسیب برسد. جدا از این موارد، ممکن است آسیبی بدنی به شخص معلول وارد آید. اشخاص دچار معلولیت های حسی به ویژه نابینایان، بیشتر از هر گروه دیگری در معرض خسارات مادی از این دست هستند. به طور مثال، در اثر گودبرداری جهت ایجاد بنا و عدم تعبیه موانع هشداردهنده، نابینایی به درون آن سقوط می کند. یا ممکن است شرکت گاز، آب، برق و یا مخابرات برای انجام عملیات لوله گذاری یا کابل کشی، زمین را حفر کند و بدون توجه به اینکه در این جامعه، اشخاص دچار آسیب بینایی تردد می کنند، هیچ علامت هشداردهنده ای قرار ندهد. این ها همان مثال های ملموس و عینی جامعه ایران است که امری ناآشنا و غریب نیست. مثال دیگر در این رابطه بر می گردد به عدم مناسب سازی ورودی ساختمان های اداری که منجر می شود فرد معلولی که با ویلچر تردد می کند به دلیل عدم وجود رمپ در ورودی این اماکن که متأسفانه هنوز در بسیاری از اماکن عمومی شاهد آن هستیم مجبور به تردد از پلکان ورودی با ویلچر گردد. در این موارد معلول یا جانباز باید با کمک فرد ثالثی مسیر پلکان را با ویلچر طی نماید که می تواند برای او ایجاد ضرر و زیان مادی و جسمانی نماید و توأم با مشقات فراوان باشد.

گفتار دوم: خسارات معنوی

مقصود از خسارت معنوی آسیب های روحی و روانی، درد و یا رنج یا زیان به آبروی اشخاص است که به طور محسوس و مادی در بیرون قابل احساس و درک نمی باشد. همانگونه که در برخی منابع فقهی آمده است در صدق عنوان ضرر و خسارت بر آسیب معنوی جای تردید نمی باشد. چنانکه بر اهتمام شارع مقدس نسبت به جلوگیری از زیان های معنوی جای شبهه نیست. قلب مومن عرش الهی است (لایسعی ارضی ولاسمانی ولكن یسعی قلب عبدی المومن) شان صدور روایت در حدیث لاضرر، خسارت معنوی بود که از سوی سمره بن جندب برانصاری و خانواده او وارد می آمد. (اکبری، ۱۳۸۴، ۸۷)

در حرمت اضرار معنوی جای شک نمی باشد ولی در تقویم و اندازه گیری بهای آن به صورتی که امروزه در حقوق غرب مطرح و مورد عمل است جای تردید و تامل وجود دارد. زیرا خسارات معنوی قابل اندازه گیری به پول نمی باشد و از طرف دیگر دامنه خسارت دیدگان در خسارات معنوی نامحدود است. بنابراین بهتر است تا راهکاری جهت جبران این خسارات علاوه بر دیه پرداختی که در اثر صدمات جسمی به افراد معلول پرداخت می شود در نظر گرفته شود تا حریم روحی افراد معلول و حیثیت آنان حفظ شود.

به نظر می رسد اساساً خسارات معنوی نه قابل اندازه گیری هستند و نه آنکه به مانند خسارات مادی با پرداخت وجوهی قابل تدارک است، بلکه حاکم و قاضی چنانچه منشاء ورود خسارات معنوی را جانی بداند و عامل آنرا بی مبالاتی وی تشخیص دهد، می تواند جهت تشفی خاطر مجنی علیه و اولیای وی از راهکارهایی مانند پرداخت خسارات به فرد آسیب دیده توسط مقصر و در صورت عدم توانایی پرداخت جانی از طریق صندوق مخصوصی جهت کمک دولت به افراد معلول، استفاده کند، زیرا جایز نیست که در مورد این اشخاص، تنها به پرداخت دیه بسنده نمود. مثلاً درد جسمی که به زیان دیده وارد شده یا رنج روحی یا روانی که برای شخصی حادث شده، یا محرومیت شخص از بعضی لذتها که در زندگی وجود دارد، مثلاً حس چشایی یا بویایی که اصطلاحاً این موارد را تجاوز به کیفیت زندگی می نامند، همه و همه می تواند تا زمانی که فرد زنده است با او همراه باشند. لازم به ذکر است قانون مسئولیت مدنی از خسارت معنوی تعریفی ارائه نداده است اما به طور کلی زیانهای معنوی همان صدمه به منافع عاطفی و غیر مالی است. مانند احساس درد جسمی و رنج های روحی، از بین رفتن آبرو و حیثیت و آزادی (کاتوزیان، ۱۳۸۲، ۱۴۴)

البته در مورد امکان مطالبه ضرر و زیان معنوی میان حقوقدانان اختلاف وجود دارد. مخالفان این نوع خسارت مطالبه آن را از لحاظ نظری، فنی و اخلاقی مقدور ندانسته اند. از لحاظ نظری چون خسارت معنوی قابل تقویم به پول نیست و تادیه پول نمی تواند موجب جبران این نوع خسارت شود و از نظر فنی امکان تعیین میزان چنین خسارتی وجود ندارد چون قابل ارزیابی به پول نمی باشد و از لحاظ اخلاقی نیز ناگوار و زننده است که متالم از خسارت معنوی اقدام به طرح دعوی نموده و درد و رنج و ناراحتی خود را با پول مطالبه کند اما به تدریج این طرز تفکر تضعیف شد و حقوق دانان به این نکته توجه کردند که پرداخت ضرر و زیان معنوی هر چند به طور کامل اعاده حیثیت و اعتبار نمی کند لیکن تا اندازه ای ناراحتی های مجنی علیه را کاهش می دهد و موجب کاهش این نوع از ضررها می شود. مضافاً با اینکه امروزه ارزش و اهمیت زیان معنوی گاهی به مراتب بیشتر از ضررهای مادی است لذا نمی توان ضرر و زیان معنوی را نادیده گرفت و اعتبار و حیثیت افراد را بلا دفاع گذاشت (آخوندی، ۱۳۸۹، ۳۱)

همانطور که گفته شد ضرر معنوی زبانی است که به معنویات انسان از قبیل احساسات، شهرت یا اعتبار او وارد می آید. با توجه به این که ضرر معنوی قابل لمس نیست، لذا قابل اندازه گیری مادی نمی باشد و هر تصمیمی در این باره، مبتنی بر حدس و گمان است و شرافت و احساسات انسانی چون از جنس مادیات نیست، لذا قابل جبران به پول نیست و هیچ ما به ازاء مادی ندارد. بنابراین با توجه به آنچه که گذشت، می توان گفت نقصانی که در اموال و منافع و سلامت و حیثیت و عواطف و موقعیت

حقوقی اشخاص به وجود آید، چنانچه جنبه مادی داشته باشد ضرر مادی و چنانچه جنبه معنوی (مانند آبرو و حیثیت اشخاص) داشته باشد، ضرر معنوی محسوب می شود.

گفتار سوم: خسارات جسمانی

یکی از نکات مهمی که در خصوص این خسارات مطرح می باشد آن است که مراد از خسارات جسمانی چیست؟ و به عبارت دیگر آیا خسارات مورد نظر دارای عناوین مشخص و محدود هستند؟ به موجب قانون مسئولیت مدنی که قبل از وقوع انقلاب اسلامی ایران در سال ۱۳۳۹ به تصویب رسید، مطابق مواد ۶-۵-۱-۲-۱ قانون مذکور در مواقع بروز صدمات بدنی، خسارت های وارده به شرح زیر که متوجه مجنی علیه شده باشد، قابل مطالبه بوده است:

الف) هزینه معالجه

ب) خسارت از کارافتادگی

ج) افزایش مخارج زندگی

د) خسارت معنوی

و اگر صدمه بدنی منجر به مرگ شخص آسیب دیده می شد کلیه هزینه ها مخصوصاً هزینه کفن و دفن»

بر عهده وارد کننده صدمه بود و اگر مرگ فوری نبود هزینه معالجه و زیان ناشی از سلب قدرت کار کردن در مدت ناخوشی نیز جزء زیان محسوب می شد (حیدری، ۱۳۸۵: ۳۲)

لازم به ذکر است که مواد قانونی مذکور درشرایطی است که اساساً چیزی به نام پرداخت دیه در قوانین سابق مطرح نبوده است، لذا پرداخت دیه بر اساس قوانین جدید قطعاً در برگیرنده و پوشش دهنده برخی خسارات وارده خواهد بود. اما سئوالی که مطرح است این است که آیا دیه می تواند تمام خسارات فوق الذکر را پوشش دهد؟ وجه اشتراک همه این زیانها که به طور کلی در ۲ دسته معنوی و مادی قرار می گیرند این است که در چنین مواقعی که بر اساس قانون دیات به اشخاص مذکور دیه تعلق می گیرد آیا فرد زیان دیده می تواند جبران خسارات مازاد بر دیه مقدر و یا غیرمقدر را، نیز از دادگاه بخواهد؟ تا قبل از حاکمیت مقررات دیات در کشور بر اساس قانون مسئولیت مدنی آسیب دیدگان از صدمات بدنی می توانستند کلیه خسارت هایی را که از ناحیه صدمه به آن ها وارد شده بود، اعم از هزینه معالجه، خسارت از کار افتادگی، افزایش هزینه زندگی و ... را از صدمه زننده مطالبه کنند. اما با تصویب مقررات دیات در سال ۱۳۶۱ و تعیین مقادیر ثابتی از دیه برای صدمات مختلف بدنی، از قتل گرفته تا ضرب و جرح، نقص عضو و ... این سؤال مطرح شد که آیا باوجود تعیین دیه شخص صدمه دیده می تواند سایر ضرر و زیان های ناشی از صدمه بدنی را مطالبه کند یا خیر؟

به عبارت دیگر آیا موارد ۴ گانه بالا را می توانیم به عنوان مصادیق خسارات مازاد بر دیه در نظر گرفت و علاوه بر پرداخت دیه، جانی و یا عامل واردکننده زیان را ملزم به پرداخت همه خسارات وارده اعم از مادی و یا معنوی نمود؟ آن چه باعث اهمیت یافتن مسئله مزبور شده بود این که دیه پرداختی به قربانیان صدمات بدنی، که بعضاً منجر به تشدید معلولیت معلولان و جانبازان می شود باتوجه به شیوه ای که در دادگاه ها برای تعیین دیه اعمال می شد، در اکثر موارد قادر به جبران هزینه های سنگین معالجه و بیمارستان نبود و آن ها ناچار بودند با تحمل رنج و مشقت فراوان، خود از عهده این هزینه ها و سایر خسارتهایی که از ناحیه صدمه بدنی به آن ها وارد شده بود بر آیند.

مبحث دوم: شیوه های جبران خسارات معلولان و جانبازان

این مبحث شامل دو گفتار می باشد.

گفتار اول: شیوه های معمول جبران خسارات

پس از تعیین انواع خسارات وارده به معلولان و جانبازان حال نوبت به نحوه ی جبران خسارت می رسد.

اینکه چگونه از زیان دیدگان جبران خسارت شود نیز یکی از بحث های مطرح در حقوق مسئولیت مدنی است. جبران خسارت در قواعد عام به دو شیوه صورت می گیرد:

جبران عینی و جبران بدلی جبران عینی یا برگرداندن وضع زیان دیده به صورت پیشین و امحای زیان، یعنی اینکه ضرر وارد شده چنان تدارک شود که گویی از اصل زیان وارد نشده است. این نوع جبران زیان، کامل ترین شکل آن به شمار می آید، زیرا سبب می شود که ضرر وارده به طور کامل منتفی شود. به همین دلیل است که مسؤول حادثه و زیان می تواند آن را به زیان دیده تحمیل کند و باز به همین دلیل هر بار که امکان داشته باشد، زیان دیده می تواند اجرای آن را خواستار شود به عنوان مثالی از جبران عینی در حقوق ما، می توان از ماده ۳۲۹ ق.م نام برد این ماده می گوید: اگر کسی خانه یا بنای کسی را خراب کند باید آن را به مثل صورت اول بنا نماید. حکم این ماده ناظر به اتلاف ساختمان است، ولی قاعده ای است عادلانه که می توان آن را در هر مورد که شخصی مورد نقص یا عیب مالی قرار می گیرد اجرا کرد تا زمانی که جبران عینی امکان دارد باید به همان شیوه جبران خسارت صورت گیرد و در صورت عدم امکان جبران عینی، جبران خسارت بدلی انجام می شود و آن هم بر حسب قاعده تقدم مثل بر قیمت. (لوراسا، ۱۳۷۵، ۱۵۰)

گفتار دوم: جبران خسارات جسمانی در قالب خسارات مازاد بر ديه

مطالب این گفتار در دو بند تبیین می گردد.

بند اول: عدم جواز مطالبه خسارات مازاد بر ديه

طرفداران این دیدگاه بر این عقیده اند که در شریعت اسلام برای جنایات مختلف اعم از جنایات بر نفس و در اغلب جنایات بر اعضاء پرداخت مقدار معینی از مال مقرر شده است و شارع مقدس هم در زمان تقدیر دیات در مقام بیان حکم بوده است و در این بیان هیچگونه اشاره ای به خسارات مازاد بر ديه نشده است، بنابراین مطالبه خسارات مازاد بر ديه برخلاف نصوص وارده بوده و وجه شرعی برای آن قائل نیستند. این گروه معتقدند که اگر بحث خسارات مازاد بر ديه مشروعیت داشت، باید در بیان شارع مقدس ذکر می شد. دلیل دیگری که برای عدم مشروعیت مطالبه و دریافت خسارات مازاد بر ديه ارائه شده آن است که تعیین و محاسبه دقیق خساراتی که در اثر جنایت بر نفس یا اعضاء ایجاد شده برای انسانها امکان پذیر نیست، بنابراین باید به همان مقداری تن داد که شارع آن را تعیین نموده است. نکته دیگری که از بیانات این گروه برمی آید آن است که در زمان شارع نیز چه بسا ديه مقدر جبران تمامی خسارات وارده به مجنی علیه و اولیای وی را نمی کرد، اما در جایی از متون روایی مشاهده نمی کنیم که در آن زمان چیزی به نام خسارات مازاد مطرح و مطالبه شده باشد، لذا اگر در یافت خسارات مازاد بر ديه مشروعیت داشت باید در زمان شارع هم مد نظر قرار می گرفت.

در بررسی ادله این گروه می توان اذعان نمود که درست است در کلام شارع چیزی به عنوان مازاد بر ديه

نیامده است، اما این بدان معنی نیست که در آن زمان با چنین پدیده ای مواجه بوده اند و در عین حال این میزان ديه را مقرر داشته اند، بلکه به نظر می رسد که ضرر و زیان وارده به جسم و جان انسان از هر جهت و به ویژه از نظر میزان خسارات تابع شرایط اجتماعی و اقتصادی بوده به طوری که نمی توان گفت میزان مقرر در کلام معصومین علیهم السلام نسخه ای بوده که برای همه ازمنه و امکنه به طور یکسان پیچیده شده است. به عنوان مثال در آن زمان قطعاً در باب معلولیت و آثار ناشی از آن حکمی وجود نداشته تا بتوان نسبت به خسارات آن نظر داد. حداقل آن است که این موضوع به عنوان مسئله مستحدثه ای است که عبارات ائمه علیهم السلام در این خصوص ساکت است، لذا می توان به قواعد عمومی و کلی موجود در متون دینی مبنی بر

لزوم جبران تمامی خسارات وارده به دیگران استدلال نمود. حضرت آیت الله گلپایگانی (ره) از جمله فقهای است که به دریافت خسارات مازاد بر دیه نظر مثبت نداده اند (گلپایگانی، بی تا، ۲۴۹)

حضرت آیت الله گلپایگانی (ره)، در پاسخ این سوال که: راننده ماشینی در خیابان شهر به پسر بچه ای زده و استخوان پای بچه شکسته و بچه هم ولی ندارد و شخص دیگر او را بزرگ کرده و سرپرست او است و راننده تعهد کرده خسارت پای بچه را جهت معالجه دکتر و دارو را هم بپردازد و امید بهبودی پای بچه بزودی هست در این صورت علاوه بر خساراتی که راننده می پردازد دیه هم باید بدهد یا نه و بر فرض وجوب دیه چقدر باید بدهد؟ چنین فرمودند؟

شکستن استخوان پا اگر معیوب شود به طلا صد دینار است و اگر کاملاً سالم و بی عیب شود هشتاد دینار و هر دیناری هجده نخود و فرقی بین بزرگ و بچه نیست و در جراحات از سمحاق به بالا علاوه بر دیه مخارج دیگر را جانی ضامن نیست و در سمحاق و پایینتر از سمحاق در اجرت طبیب بین جانی و مجنی علیه مصالحه شود.

سید محمد صادق روحانی در پاسخ به سؤالاتی راجع به خسارات مازاد بر دیه آورده اند:

در مواردی که شارع مقدس دیه تعیین فرموده است»

چیز دیگری بر جانی لازم نیست. حکومت هم نمی تواند بر دیه قانونی وضع کند که جانی ملزم باشد به پرداخت چیزی غیر از دیه و ارش که همان دیه است در مواردی که مقدار آن تعیین نشده باشد (روحانی، ۱۳۷۸، ۲۳)

دکتر ابوالقاسم گرجی نیز علیرغم آن که ماهیت دیات را جبران ضرر و زیان ناشی از جنایت معرفی کرده است، در مورد پرداخت خسارات مازاد بر دیه توسط جانی این گونه می نویسد:

« به نظر می رسد که در دیه های معین مثل دیه نفس و دست و پا و چشم که مقدار دیه را شارع با توجه به جمیع خسار آنها ملحوظ داشته و اندازه اش را معلوم کرده است دیگر جانی نباید چیزی اضافه بر مقدار دیه ادا کند و در کلام فقها هم به لزوم پرداخت خسارات اضافی اشاره ای نشده است» (گرجی، ۱۳۸۲، ۵۲)

به نظر می رسد که اولاً این ادعا که شارع با ملحوظ داشتن جمیع خسارت های وارده به مجنی علیه یا اولیای وی مقدار دیه را تعیین کرده باشد به طوری که آن مقدار معین بتواند در همه زمان ها و شرایط پاسخگوی کلیه هزینه هایی که با اقدام جانی بر مجنی علیه و یا اولیای او تحمیل می شود باشد نیاز به اثبات دارد، در حالی که چنین چیزی ثابت نیست. چطور ممکن است با پرداخت دیه، فرد معلولی را که دچار نقص دیگری نیز در اثر عدم مناسب سازی می شود بتوان کلیه خسارات او را ملحوظ و جبران شده دانست؟ همچنین صرف این که لزوم پرداخت خسارات اضافی در کلام فقهای پیشین نیامده است، دلیلی بر مشروعیت نداشتن و عدم لزوم پرداخت آن نیست زیرا قطعاً در آن زمان خساراتی که امروزه در اثر پیشرفتهای بشری مانند ساختمان سازی و حمل و نقل و ... به انسانها وارد می شود، نه تنها وجود نداشته بلکه قابل تصور نیز نبوده است، چه رسد به اینکه بتوان مسئولیت مدنی ناشی از آن را که بر افراد معلول و جانباز بر اثر مناسب نبودن ایجاد می شود تبیین نمود.

به علاوه آن که در قسمت دیگر در مورد جراحاتی که دیه آنها از سوی شارع تعیین نشده است و باید با نظر حاکم و قاضی ارش و حکومت دریافت کرد، آورده اند:

حاکم با توجه به ضوابط شرعی و در نظر گرفتن خسارتهای وارد شده، مقدار مالی را که مرتکب باید ادا کند تعیین می نماید و جانی ملزم است آن را بپردازد و در آن به مخارجی چون هزینه مداوا و درمان اشاره ای نمی شود، بلکه همه اینها جمعاً در مبلغی معین ملحوظ میگردد که مرتکب میپردازد (گرجی، ۱۳۸۲: ۵۷)

با توجه به نوشتار مذکور ایشان بین جراحتهایی که در آن شارع دیه ای تعیین کرده باشد و غیر آن تفاوت قائلند و در جراحتهایی که دیه آن تعیین نشده است، اعتقاد به پرداخت خسارات مازاد را دارند (گرچی، ۱۳۸۲: ۷۴) حال باید پرسید که چه تفاوتی بین این دو حالت وجود دارد که حکم متفاوتی صادر شده است؟ اگر بگویند که اولی دیه معین دارد، لذا دست ما برای در نظر گرفتن خسارت مازاد بسته است، اما در دومی چیزی معین نشده است و محاسبه مبلغی که جانی باید بپردازد به عهده ما گذاشته شده است، قابل پذیرش نیست؛ چرا که در نحوه محاسبه ارزش، فرد را با بنده مقایسه می کنند و ارزش وی را در حالت سلامت و حالت با جراحت می سنجند و ما به التفاوت مبلغی است که جانی باید بپردازد. در اینجا هزینه های جانبی مطرح نیست، مگر این که بخواهیم فرمول محاسبه ارزش را تغییر بدهیم که البته آن هم جای بحث دارد. همچنین در قسمت پایانی کلامشان گفته اند: در مبلغ تعیین شده به مخارجی چون هزینه مداوا و درمان اشاره ای نمی شود. آیا واقعاً صرف اشاره نکردن در انشاء حکم قاضی به موارد مذکور چیزی را عوض می کند؟

بند دوم: جواز مطالبه خسارات مازاد بر دیه

مطابق این دیدگاه چنانچه خسارات وارده بیش از میزان تعیین شده به عنوان دیه باشد باید جانی از عهده آن برآید. از جمله فقهای که بر این عقیده اند آیت الله مکارم شیرازی است که تأدیه خسارات مازاد بر دیه توسط جانی را لازم دانسته اند، چرا که نوشته «در دیه اعضاء هرگاه هزینه درمان بیش از مقدار دیه باشد، به عقیده ما لازم است این تفاوت را شخص جانی بپردازد؛ زیرا مطابق اصل «لاضرر» که هم می تواند نفی حکم کند و هم اثبات حکم، باید این زیان از دوش مجنی علیه برداشته شود و چون عامل زیان جانی بوده موظف به پرداخت آن است (مکارم شیرازی، ۱۳۷۲، ۱۹۱)

آیت الله سید محمدحسن مرعشی نیز بر اساس آنچه از «مقاله ای تحت عنوان دیه و ضرر و زیان ناشی از جرم مستفاد است (مرعشی، ۱۳۷۹، ۱۸۲) معتقدند که مطالبه خسارات مازاد بر دیه کاملاً با موازین شرعی و قواعد فقهی منطبق است و در این خصوص به چهار دلیل تمسک بسته اند که بنای عقلا در رأس آن ادله قرار دارد و طی آن بیان می دارند، عقلا اتلاف مال و جان غیر را موجب ضمان و آن را عدل می دانند هر آنچه را که عقلا عدل و نیکو بدانند شرع نیز به نیکویی آن حکم می کند. پس شارع مقدس که چون خود از عقلا بلکه رئیس عقلا است و همچنین عادل است اتلاف مال یا جان غیر را موجب ضمان می داند. علاوه بر این، ایشان به قواعد فقهی لاضرر، لاجرح و تسبیب نیز استدلال کرده اند که به نظر می رسد استدلال های چهارگانه جایگاه اثباتی برای این ادعا را دارد که خسارات مازاد بر دیه قابل مطالبه هست.

نتیجه گیری

حقوق شهروندی وقتی تحقق می یابد که همه افراد یک جامعه از کلیه حقوق مدنی و سیاسی برخوردار بوده و به فرصت های مورد نظر زندگی از حیث اقتصادی و اجتماعی، دسترسی آسان داشته باشند. گروه هایی از اقشار آسیب پذیر جامعه همانند معلولین و جانبازان همواره به خاطر شرایط و موقعیت خود و عدم دسترسی به بسیاری از اماکن و همچنین نبود مناسب سازی منطقی محیط زندگی، از دستیابی کامل به حقوقشان محروم مانده اند. بدین جهت، اسناد و قوانینی در سطح بین المللی و داخلی به تصویب رسیده که به شکلی خاص حقوق این گروه از افراد را مورد تأکید و حمایت قرار داده است.

یکی از مهم ترین حقوق بنیادین بشر حق تردد و آمدو شد است. افراد معلول نیز حق زندگی در این جهان را دارند. برای دستیابی به این مهم، انجام مناسب سازی منطقی حائز اهمیت فراوان است. کسانی که با زیر پا نهادن قوانینی که مناسب سازی منطقی را ضروری می دانند، امنیت تردد و حضور معلولان در جامعه را به مخاطره می افکنند، علاوه بر ضمانت اجرای اداری یا کیفری، باید در صورت ایراد آسیب، آن را جبران کنند. بنابراین نحوه جبران خسارات جانبازان و معلولان که در اثر عدم مناسب سازی محیط دچار خسارت شده اند حائز اهمیت فراوان است. در این تحقیق دریافتیم که این اشخاص با استناد به مبانی فقهی و

قانونی، حق دریافت سه دسته از خسارات یعنی، مادی، معنوی و جسمانی را دارند و علاوه بر استفاده از طرق معمول جبران خسارات یعنی اعاده وضع به حالت پیش از بروز خسارت و نیز دریافت دیه، میتوانند چنانچه خسارات وارده بیش از میزان دیه تعیین شده باشد فرد مسئول را مجبور نمود که از عهده آن خسارات به عنوان مازاد بر دیه نیز برآید. زیرا اگر چه در روایات وارده راجع به دیات به خسارات مازاد بر دیه اشاره نشده و در این مورد موضوع مسکوت مانده است، اما بر اساس قاعده عقلی و شرعی که حکایت از مسؤول بودن همه انسانها در مقابل افعالشان دارد و با استناد به قواعد فقهی مانند «قاعده لاضرر» «قاعده تسبیب» و همچنین قاعده «اتلاف» می توان حکم قابل مطالبه بودن خسارات مازاد بر دیه را در حد خسارات قطعیه متعارف عادلانه دانست. همچنین به نظر می رسد با استفاده از قاعده اولویت می توان بر این عقیده است که وقتی در ورود خسارات مالی بر تدارک همه زیانهای وارده حکم می شود، درباره خساراتی که به جسم و جان افراد وارد می شود به طریق اولی جبران همه خسارات ولو آنکه بیش از دیه مقدر باشد، لازم و ضروری است.

منابع و ماخذ

- ۱- آخوندی، محمود (۱۳۸۹) آئین دادرسی کیفری، چ پنجم. وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی. تهران.
- ۲- آرمیده، سیاوش (۱۳۹۲) بررسی فقهی و حقوقی چالش های جبران خسارت ناشی از ایجاد معلولیت در حوادث، فصلنامه علمی تخصصی تحقیقات جدید در علوم انسانی، شماره ۸. تهران.
- ۳- اکبری، رسول (۱۳۸۴). حقوق تجارت، جلد اول، چاپ دهم، سازمان چاپ و انتشارات وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی، تهران.
- ۴- بهرامی احمدی، حمید (۱۳۹۱) ضمان قهری مسئولیت مدنی، چ اول. انتشارات دانشگاه امام صادق. تهران.
- ۵- جعفری لنگرودی، محمدجعفر (۱۳۹۲) ترمینولوژی حقوق، چ بیست و پنجم. انتشارات گنج دانش، تهران.
- ۶- حجتی، رضا (۱۳۸۶) حقوق تجارت. انتشارات جهاد دانشگاهی. تهران.
- ۷- حیدری، عباسعلی (۱۳۸۵) قابل مطالبه بودن خسارات مازاد بر دیه، مجله فقه و مبانی. حقوق دانشگاه آزاد بابل، شماره ۵ بابل.
- ۸- دهخدا، علی اکبر (۱۳۷۷) لغت نامه دهخدا، چ دوم. انتشارات دانشگاه تهران.
- ۹- رجبی کنف، نیما (۱۳۸۸) فرض سببیت، پایان نامه کارشناسی ارشد دانشگاه بوعلی سینا. همدان.
- ۱۰- رحمانی، مهدی (۱۳۹۰) حقوق کودکان معلول، پایان نامه کارشناسی ارشد حقوق، گرایش خصوصی، پردیس بین الملل. تهران.
- ۱۱- رسولی، حامد (۱۳۹۰) کنوانسیون حقوق معلولان و تطبیق با قوانین داخلی، پایان نامه کارشناسی ارشد حقوق، گرایش خصوصی، دانشگاه آزاد اسلامی، واحد یزد.
- ۱۲- روحانی، سید محمد صادق (۱۳۷۸) استفتائات قضائیه، چ اول. چاپخانه سپهر، قم.
- ۱۳- شقاقی، شهریار (۱۳۹۱) مبانی مسئولیت مدنی، چاپ پنجم، نشر میزان، تهران.
- ۱۴- علوی، سیدامین... و کابلی، رشید (۱۳۸۲) اشتغال معلولان، مرکز آموزش مدیریت دولتی، تهران.
- ۱۵- قائم، گیسو (۱۳۹۷) مسئولیت مدنی دولت نسبت به کارکنان خود، انتشارات دادگستر، تهران.
- ۱۶- کارگری، حسین. (۱۳۷۰) حقوق مسئولیت مدنی و جبران ها، چاپ اول، انتشارات خرسندی، تهران.

- ۱۷- کاتوزیان، ناصر (۱۳۸۲) الزام های خارج از قرارداد، ضمان قهری، چاپ سوم. انتشارات دانشگاه تهران.
- ۱۸- کمالی، محمد و ایران، فریبا (۱۳۸۲) مروری بر حقوق کودکان دارای ناتوانی و معلولیت، مجله رفاه اجتماعی، شماره ۷ تهران.
- ۱۹- گرجی، علی اکبر (۱۳۸۲). تأثیر میزان تقصیر در مسئولیت مدنی در فقه امامیه و حقوق ایران. پژوهشنامه ی حقوق و علوم سیاسی، شماره دوم و سوم. تهران.
- ۲۰- گلپایگانی، محمدرضا (بی تا) مجمع المسائل، دارالقرآن الکریم - چاپخانه امیر. قم.
- ۲۱- لوراسا، میشل (۱۳۷۲) مسئولیت مدنی، چ اول. ترجمه دکتر محمد اشتري، نشر حقوقدان. تهران.
- ۲۲- مرعشی، سید محمد حسن (۱۳۷۹) دیدگاه های نو در حقوق کیفری اسلام، نشر میزان. تهران.
- ۲۳- مکارم شیرازی، ناصر (۱۳۷۲) نظرخواهی از فقها پیرامون مسائل فقهی و حقوقی، فصلنامه رهنمون (نشریه مدرسه عالی شهید مطهری)، شماره ۴ و ۵. تهران.
- ۲۴- میرخانی، سیدمجید (۱۳۸۵) مبانی توان بخشی، چ دوم. دانشگاه علوم بهزیستی و توان بخشی، تهران.
- ۲۵- نقدی، حسین (۱۳۸۸). مسئولیت مدنی (الزامات خارج از قرارداد)، چاپ اول، انتشارات سمت، تهران.
- ۲۶- نصرآبادی، ا. (۱۳۸۶). تقصیر و رابطه سببیت در نظام مسئولیت مدنی، مجله حقوقی، شماره. تهران. ۵۴.

منابع لاتین

Gilder bloom (۱۹۹۰) Swiss Law) in: P. widmer(ed), Tunification of tort law: fault, kluwer law.international,

Unhabitat (۲۰۱۵) Droit civil , Les obligations, ۲e edition, T. ۱, Les sources , sirey.