

فصلنامه علمی- پژوهشی علوم اجتماعی، دوره ۱۱، ویژه‌نامه پیشگیری از جرم و حقوق، زمستان ۱۳۹۶

تاریخ دریافت: ۱۳۹۶/۰۹/۲۶ تاریخ پذیرش: ۱۳۹۶/۱۲/۰۶

صص ۴۴۱-۴۴۶

شرایط مسئولیت کیفری و ماهیت جنایت ناشی از نقص راه در تصادف رانندگی

محمد اقبالی^۱، محمود قیوم زاده^{۲*}

۱- دانشجوی دوره دکتری حقوق کیفری و جرم‌شناسی، واحد ساوه، دانشگاه آزاد اسلامی، ساوه، ایران

۲- استاد گروه حقوق، واحد ساوه، دانشگاه آزاد اسلامی، ساوه، ایران

چکیده

حمل و نقل و جابجایی کالا و مسافر از دیرباز یکی از دغدغه‌های بشر بوده و هر چقدر به زندگی مترکم متمایل شدند و از زندگی ایلی به روستانشین و سپس شهری رو آوردند. موضوع جابجایی خود و اثاث منزل و کالای تجاری و محصولات کشاورزی برای آنها اهمیت بیشتری پیدا کرد. در جهان امروز که عصر سرعت و ارتباطات است، وسایل نقلیه به نحو شگرفی دگرگون شده و تحولات بسیاری در جهت ایجاد سرعت و در عین حال امنیت در این گونه وسایل پدید آمده است. در بین وسایل نقلیه ساخته شده عصر حاضر، اتومبیل از جایگاه ویژه‌ای در حمل و نقل کالا و مسافر برخوردار است. با گسترش استفاده از اتومبیل، سوانح و حوادث ناشی از رانندگی نیز افزایش یافته است که این وقایع حاصل تداخل عوامل مختلفی از جمله؛ وسیله نقلیه، جاده، محیط و عوامل انسانی است.

با توجه به این مباحث، مسأله که در این تحقیق در صدد پاسخگویی به آن می‌باشیم این است که؛ نقص راه‌ها چه نقشی در تعیین ماهیت جنایات ناشی از تصادفات و به تبع مسئولیت کیفری ناشی از آن‌ها دارد؟ در این تحقیق که به روش توصیفی- تحلیلی انجام گرفته به مسأله مطرح شده اینگونه پاسخ داده شده که؛ نقص راه‌ها از جمله عوامل رافع مسئولیت یا کاهش مسئولیت راننده مسئول در تصادفات می‌باشد و به تبع مسئولیت کیفری وی را کاهش می‌دهد.

واژگان کلیدی: نقص راه، مسئولیت کیفری، عدم رعایت اصول جاده‌سازی، کاهش مسئولیت، رفع

مسئولیت

* نویسنده مسئول: ghayiumzade@yahoo.com

۱. مقدمه

تصادفات یکی از مهمترین حوادث غیرعمدی در جهان محسوب می‌شود، به طوری که سالیانه در حدود ۱/۲ میلیون نفر در سراسر جهان در اثر این حوادث جان خود را از دست می‌دهند. مرگ‌های ناشی از تصادفات رانندگی در سال ۱۹۹۸ در جهان در هر دو جنس در حدود ۱۹/۹ مرگ در هر صد هزار نفر بوده است که این میزان برای جنس مذکور ۲۸/۸ و برای جنس مونث ۱۰/۸ درصد هزار نفر بوده است. هم‌اکنون در ایران تصادفات دومین علت مرگ و میر در کل و اولین علت مرگ در آسیب‌های غیرعمدی محسوب می‌شود. در بحث علت شناسی این حوادث باید متذکر شد که عوامل مرتبط با این حوادث بسیار متنوع می‌باشد و در متون مختلف تقسیم‌بندی‌های زیادی در این زمینه صورت گرفته است؛ اما بطور کلی عوامل اصلی آن را می‌توان به چهار دسته طبقه‌بندی نمود: عوامل انسانی (رفتاری)، عوامل فنی (راه و وسیله نقلیه)، عوامل محیطی و عوامل سازمانی که هر کدام به نسبت قابل توجهی در بروز تصادفات نقش دارند. تشخیص و تعیین صحیح علت وقوع تصادفات ضمن آن که باعث حفظ حقوق شهروندی و جلوگیری از اطاله دادرسی می‌شود موجب نمایان شدن عوامل بوجود آورنده تصادف نیز خواهد شد و در پیگیری رفع آن به منظور پیشگیری از حوادث مشابه بعدی بسیار موثر خواهد بود. لذا با توجه به «تبصره ۳ ماده ۱۴ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۸۹/۱۲/۲۸» و به منظور افزایش ایمنی عبور و مرور و پیشگیری از وقوع تصادفات و صدمات بدنی ناشی از آن و افزایش سطح آگاهی مسئولین سازمان‌ها و کارشناسان تصادفات می‌بایست موارد قصور سازمان‌ها در انجام وظایف محوله مشخص گردیده تا سازمان‌های مربوطه با آگاهی از آن‌ها در جهت رفع کاستی‌ها گام برداشته و ضمن کنترل این موضوع از آسیب رسیدن به مردم جلوگیری نمایند.

گفتار اول: اهداف و تبیین پژوهش

بررسی افزایش ایمنی عبور و مرور و پیشگیری از وقوع تصادفات و صدمات بدنی ناشی از قصور اشخاص یا سازمان‌ها به عنوان هدف اصلی این پژوهش می‌باشد و در ادامه احصای علت‌های وقوع تصادفات ناشی از قصور اشخاص (غیر از راننده) و سازمان‌ها و آگاهی از مسئولیت جبران خسارت از سوی اشخاص (غیر از راننده) و سازمان‌ها در تصادفات رانندگی و شناخت نواقص راه و وسیله نقلیه و لحاظ نمودن آن‌ها در علت تامة تصادف توسط کارشناسان تصادفات و افزایش سطح آگاهی کارشناسان تصادفات و اعمال روش یکنواخت و قانونمند توسط کارشناسان در تعیین علت تصادفات و بالاخره تجزیه و تحلیل و پیگیری سهم راه و وسیله نقلیه در وقوع تصادفات به عنوان اهداف فرعی پژوهش مورد نظر می‌باشد.

لازم بذکر است با عنایت به جدید بودن قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی و با توجه به اینکه تاکنون تحقیق جامعی در خصوص مسئولیت اشخاص و سازمان‌ها در تصادفات رانندگی مطابق تبصره ۳ ماده ۱۴ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی صورت نگرفته است لذا موضوع پژوهش، از موضوعات جدید و روز به شمار می‌رود که قائل به وجود مسئولیت کیفری بعضاً برای متصدیان راه و بعضاً برای تولیدکنندگان، سازندگان و عرضه‌کنندگان خودروها می‌باشد.

براساس تبصره ۳ ماده ۱۴ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب سال ۱۳۸۹ مقرر گردیده در صورتی که بر اساس نظر کارشناسان تصادفات نقص راه یا وسیله نقلیه موثر در علت تصادفات باشد حسب مورد متصدیان ذیربط، مسئول جبران خسارت وارده بوده و با آنان برابر قانون رفتار خواهد شد. مطابق بند ۹۴ ماده ۱ آیین نامه راهور هر نوع نقصان یا تغییر در وضعیت ظاهری و فنی وسیله نقلیه که موجب کاهش ضریب ایمنی در رانندگی و یا افزایش بیش از حد مجاز گازهای آلاینده هوا و یا آلودگی بیش از حد مجاز صدا گردد. و برابر نظریه کارشناسان، هر نوع نقص و کمبود در رویه، شانه، حفاظ و علایم عمودی و افقی راه که موجب انحراف و عدم تصمیم‌گیری صحیح راننده و به طور مستقیم باعث وجود حادثه شود و یا اینکه وقوع آن را تسهیل نماید به عنوان نقص راه شناخته شده است.

گفتار دوم: صور مختلف نقص راه در بروز تصادفات

نقص راه به صورت یکی از انواع زیر نمایان میگردد که همواره می‌بایست مورد توجه مسئولین سازمان‌ها به منظور رفع آن قرار گیرد و همچنین با توجه به تبصره ۳ ماده ۱۴ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب سال ۱۳۸۹ کارشناسان تصادفات نیز بایستی در حین رسیدگی به تصادفات به منظور مشخص نمودن میزان تاثیر نقص موجود در راه در بروز تصادفات با انواع آن آشنایی داشته و در اظهار نظرات کارشناسی خود نقص راه را مدنظر قرار داده و در صورت تشخیص موثر بودن نقص راه در بروز تصادف، سازمان یا اشخاص ذیربط را مسئول در حادثه و جبران خسارت قرار دهند. نقص راه در یکی از صور ذیل قابل تشخیص می‌باشد:

۱. کندگی سطح راه: این کندگی بعضاً توسط ادارات ذیربط جهت عملیات عمرانی راه، آب و فاضلاب، مخابرات و سایر ادارات انجام و بدون نصب علائم لازم و ایمن‌سازی رها گردیده و یا کندگی، ناشی از فرسودگی سطح آسفالت و یا نزولات آسمانی می‌باشد و مسئولین نگهداری راه در ترمیم یا ایمن‌سازی آن بی‌توجهی نموده و این کندگی‌ها باعث انحراف وسایل نقلیه در محل وقوع حادثه می‌گردد.
۲. نصب و ایجاد کاهنده‌های سرعت غیراستاندارد: نصب و ایجاد کاهنده‌های سرعت می‌بایست مطابق با استانداردهای تعیین شده باشد. بطوری که میزان ارتفاع، جانمایی، علائم مورد نیاز آن‌ها مشخص شده باشد.
۳. که به هنگام خروج وسیله نقلیه از سطح راه و ورود به آن شانه یا برگشت مجدد باعث انحراف یا واژگونی وسیله نقلیه نشود. (معمولاً حداکثر اختلاف در سطح ۵ سانتی متر می‌باشد).
۴. عدم ایمن‌سازی به هنگام عملیات اجرایی در سطح راه‌ها: نحوه ایمن‌سازی و استاندارد و نصب علائم مورد نیاز که در نشریه ۷- ۲۶۷ آیین‌نامه ایمنی راه وزارت راه و شهرسازی منتشره از سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور درج گردیده است، نقص یا عدم استفاده از آن‌ها به عنوان قصور سازمان یا شرکت ذیربط در علت تامه تصادف لحاظ خواهد شد.
۵. حفاظ غیراستاندارد: حفاظ منصوبه در حاشیه راه ضمن آنکه بایستی با فاصله مناسب از شانه راه نصب گردد مقاومت و میزان استحکام و نگهدارندگی آن نیز باید متناسب با نوع وسایل نقلیه سنگین مجاز عبوری در محور باشد.
۶. کمبود علائم هشدار دهنده در نقاط پر حادثه: در صورتی که حسب اعلام پلیس نقطه یا مقطعی به عنوان نقاط پر حادثه تعیین و اعلام گردیده باشد سازمان ذیربط موظف است در اسرع وقت اصلاح آن را در دستور کار قرار داده و تا رفع و اصلاح نسبت به نصب علائم هشدار دهنده ((اعلام خطر، نقطه حادثه‌خیز است، تعیین محدودیت سرعت، نصب چراغ چشمک زن)) اقدام نماید. در صورت قصور مراتب در علت تامه تصادف لحاظ خواهد شد.
۷. عدم اصلاح نقاط پر حادثه: در صورتیکه سازمان مسئول اقدام به نصب علائم هشدار دهنده مطابق بند بالا در نقطه پر حادثه نموده اما باز هم حوادث رانندگی به وقوع پیوسته باشد پلیس راه یا راهور محل موظف است با انجام مکاتبات نسبت به پیگیری موضوع جهت رفع نقص اقدام نماید. قیر اندود بودن سطح راه: عدم توجه به کیفیت و استاندارد بودن مصالح مورد استفاده در آسفالت باعث می‌شود اجزای مربوطه نگهداری لازم را نداشته باشند و سطح راه در تابستان و زمستان لغزندگی بیش از حد برای وسایل نقلیه ایجاد نماید. در این صورت افسر کارشناس تصادفات موظف است قصور سازمان مربوطه در علت تامه تصادف را لحاظ نماید.
۸. نبود یا نقص روشنایی در معبر: در سر بالایی‌های تند، نقاطی که اکثر مواقع مه‌آلود می‌باشد و داخل تونل‌ها، عدم وجود روشنایی باعث عدم شناخت و دید کافی برای رانندگان می‌شود و سایر مواردی که پلیس از قبل ضرورت تأمین روشنایی معابر مذکور را به اداره ذیربط اعلام تا نسبت به انجام آن اقدام نمایند در صورت قصور و بوجود آمدن حادثه ناشی از عدم وجود روشنایی مناسب در علت تامه تصادف باید لحاظ شود. گفتار سوم: مسئولیت اشخاص (غیر از راننده) و سازمان‌ها در جبران خسارت مطابق قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب سال ۱۳۸۹

بند اول: مسئولیت بدون تقصیر سازمان‌ها در تصادفات ناشی از نقص راه: متن تبصره ۳ ماده ۱۴ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی در خصوص مسئولیت سازمان‌های ذیربط اشعار می‌دارد در صورتی که بر اساس نظر کارشناسان تصادفات نقص راه یا وسیله نقلیه موثر در علت تصادفات باشد حسب مورد متولیان و متصدیان ذیربط، مسئول جبران خسارت وارده بوده و با آنان برابر قانون رفتار خواهد شد. از این تبصره بر می‌آید که زمانی که نقص راه موثر در علت وقوع تصادف باشد سازمان‌های ذیربط (حسب مورد شهرداری‌ها در شهر و وزارت راه در راه‌های برون شهری) موظف به جبران خسارت می‌باشند بدون اینکه زیان‌دیده نیازی به اثبات کوتاهی و تقصیر سازمان مربوطه در نگهداری و ایمن‌سازی و رفع نقص راه داشته باشد. عبارتی دیگر این تبصره برای سازمان‌های ذیربط برای جبران خسارت بطور مطلق یک نوع مسئولیت بدون تقصیر قائل شده است و برای جبران خسارت زیان‌دیده لزوم داشتن قصور و کوتاهی از طرف سازمان ملاک نبوده و این قانون در پی حمایت از زیان‌دیده بر آمده است.

بند دوم: عدم نیاز به فاصله زمانی متعارف از بروز نقص راه تا وقوع تصادف ناشی از نقص راه مذکور: در این تبصره قانونگذار مسئولیت سازمان‌ها در تصادفات ناشی از نقص راه را منوط به گذشت فاصله زمانی متعارف از بروز نقص راه تا زمان وقوع تصادف و کوتاهی در رفع نقص توسط سازمان‌های ذیربط ندانسته است. عبارتی اگر به یکباره و بدون فاصله زمانی پس از وقوع نقص تصادفی ایجاد گردد، سازمان را مقصر و مسئول در حادثه می‌داند.

بند سوم: مسئولیت تولیدکنندگان، واردکنندگان، فروشندگان و تعمیرکاران در تصادفات ناشی از نقص وسیله نقلیه: قبل از تجزیه و تحلیل تبصره ۳ ماده ۱۴ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی در رابطه با مسئولیت تولیدکنندگان، واردکنندگان وسایل نقلیه و همچنین فروشندگان و تعمیرکاران قطعات و لوازم وسایل نقلیه در تصادفات ناشی از نقص وسیله نقلیه لازم به ذکر است عیب و نقص وسایل نقلیه می‌تواند به دو شکل بروز نماید: الف) عیب و نقص حادث و آن عیب و نقصی است که راننده از آن مطلع نبوده یا از راننده متعارف نمی‌توان انتظار اطلاع از آن را داشت از قبیل عیب و نقص‌های ناگهانی مانند پاره شدن ناگهانی لوله ترمز یا بریدن میل فرمان یا ترکیدن ناگهانی لاستیک نو. ب) عیب و نقص مستمر و آن عیب و نقصی است که یا راننده از آن مطلع بوده یا از راننده متعارف، انتظار اطلاع از آن را می‌رود. به عنوان مثال اطلاع راننده از عیبی که کنترل اولیه آن به عهده راننده است از قبیل کنترل اولیه ترمز و وضعیت لاستیک اطلاعاتی نوعی و متعارف است. اگر راننده این تکلیف را انجام ندهد خطا کار تلقی می‌شود و یا علیرغم اطلاع از عیب و نقص ادامه رانندگی تخلف تلقی می‌شود؛ بنابراین، راننده نسبت به بعضی عیوب یا آگاه است یا باید آگاه باشد با این وجود اگر رانندگی کند، عادلانه خواهد بود اگر تحمل عواقب آنرا بر عهده او بگذاریم؛ به عنوان مثال اطلاع از چراغ‌های جلو و عقب وسیله نقلیه، فرمان و شیشه جلو، بوق، سیم برق اتومبیل نسبتاً آسان است؛ بنابراین در این موارد از راننده متعارف انتظار اطلاع از آن می‌رود.

گفتار چهارم: قواعد حاکم بر تعیین سبب مسئول در تصادفات رانندگی و مسئولیت سازمان‌ها در آن مهمترین بخش در مسئولیت ناشی از تصادفات رانندگی که بار اصلی احراز آن بر دوش کارشناسان تصادفات است، احراز رابطه سببیت بین عامل زیان با خسارت وارده است. کارشناس تصادفات باید با بررسی عوامل مختلف و آثار و علائم بر جای مانده از تصادف، علت را شناسایی کرده و رابطه بین عامل زیان و ورود خسارت را با تعیین علت اصلی تصادف معین کند.

هنگامی که یک عامل موجب ورود ضرر و خسارت شود، اشکالی در تشخیص سبب به وجود نخواهد آمد، اما در مواردی که عوامل متعددی در ایجاد ضرر دخالت داشته باشند، تشخیص اینکه کدام عامل سبب ورود خسارت است به آسانی ممکن نخواهد بود.

متصدیان راه ممکن است به دلیل انجام ندادن درست وظایف قانونی خود، در ایجاد خسارت به بهره‌برداران راه مؤثر باشند؛ لذا بر مبنای فقهی و حقوقی می‌توان آنها را مسئول جبران کل یا بخشی از خسارت دانست. از طرف دیگر افزون بر ادله عام، در قوانین موضوعه احکام خاصی در مورد مسئولیت متصدیان راه مشخص شده است.

نتیجه‌گیری و پیشنهاد

در تصادفات رانندگی ناشی از نقص راه و وسیله نقلیه مواردی وجود دارد که صرفاً نقص راه علت تامه تصادف نبوده بلکه خطای انسانی نیز در بوجود آمدن تصادف دخیل است مانند زمانی که یک قوس که فاقد حفاظ ایمنی مانند گاردریل برای جلوگیری از خروج از جاده وسایط نقلیه می‌باشد با تابلو و علائم متعدد خطر خروج از جاده و رانندگی با سرعت مجاز و مطمئن به راننده توصیه شده و چنانچه راننده به خطرات مسیر با توجه به تابلوهای هشدار و واقف گردد و احتیاط لازم را معمول نماید وقوع تصادف غیرممکن می‌شود اما راننده احتیاط لازم را بعمل نمی‌آورد از طرفی فقدان حفاظ ایمنی در محل قوس نیز دلیل واژگون شدن وسیله نقلیه در خارج از جاده می‌شود. در چنین مواردی باید مسئولیت تصادف بین متصدی ایمنی راه و راننده تقسیم گردد.

توجه مسئولین سازمان‌های ذیربط در بحث بازدید و بازرسی ایمنی راه به نحوی که هرچه فعال‌تر به این مهم بپردازند و عمل کنند و در راستای عمل به این مهم، تخصیص بودجه کافی از سوی وزارت راه در راه‌های برون شهری و شهرداری‌ها در شهر بمنظور شناسایی نقاط حادثه‌خیز (black spot) و رفع و اصلاح نقاط به منظور پیشگیری از وقوع تصادفات امری اجتناب‌ناپذیر است. مضافاً ارائه پیشنهادات اصلاح هندسی از سوی عوامل پلیس راهور و پلیس راه به شهرداری و ادارت راه با توجه به آمار تعداد تصادفات و آگاهی از نقاط حادثه‌خیز و شناخت کافی از حوزه استحفاظی و دارا بودن از تجارب خدمتی ارزنده در بحث جلوگیری از تصادفات ناشی از نقص راه ضروری جلوه می‌نماید. برگزاری کلاس‌های آموزشی برای افسران رسیدگی به تصادفات پلیس راهور و پلیس راه در رابطه با مسئولیت اشخاص (غیر از راننده) و سازمان‌ها در تصادفات رانندگی مطابق با تبصره ۳ ماده ۱۴ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی به نحوی که در رسیدگی به تصادفات، تاثیر نقص راه و وسیله نقلیه را مدنظر قرار دهند و نسبت به آن بی‌تفاوت نباشند و استفاده از کارشناسان ایمنی و ترافیک و عمران و راه و ساختمان و کارشناسان فنی و مهندسی در بحث تشخیص توجه تقصیر به ادارات و سازمان‌ها و اشخاص مرتبط با موضوع ضروری و لازم به نظر می‌رسد.

منابع و مأخذ:

۱. اکبری، اسماعیل؛ نقوی، محسن، (۱۳۸۱)، همه‌گیرشناختی آسیب‌های ناشی از علل خارجی (حوادث) در ایران، انتشارات فکرت تهران، چاپ اول.
۲. نادر پور، حسین، (۱۳۸۰)، بررسی راهکارهای ارتقای کیفی معاینات پزشکی رانندگان، مجموعه مقالات کنفرانس مدیریت ترافیک، تهران، چاپ اول.
۳. Kats, J. Douglas, J. (۲۰۰۰), Promtinghealth: knowledgeandprac, second edition, Macmilian Press LTD, pp.۶۵
۴. معاونت تدوین، تنقیح و انتشار قوانین و مقررات، (۱۳۹۰)، قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی، تهران، چاپ اول.
۵. لایقی، ایرج، (۱۳۸۴)، تصادفات، انتشارات جهان جام جم، چاپ اول.
۶. فرزام، منصور، (۱۳۸۱)، مجموعه جزوات راهور، دانشگاه علوم انتظامی، چاپ اول.
۷. بلغاری، محمد، (۱۳۸۰)، مجموعه قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی، امور حمل و نقل و ترافیک، انتشارات مجد، چاپ دوم.
۸. دستورالعمل شماره ۹۷ پلیس راهور ناجا، (۱۳۹۰)، چگونگی تعیین حق‌السهم راه و وسیله نقلیه در تصادفات.
۹. روشنی، غلامرضا، (۱۳۸۹)، وظایف پلیس راهور در کنترل عملیات اجرایی در سطح راه‌ها، نشر روشنی، چاپ اول.
۱۰. آمار تصادفات ناشی از نقص راه و قصور سازمان‌های دولتی راهور تهران بزرگ، (۱۳۹۰)، اداره تصادفات معاونت ترافیکی.
۱۱. عباسلو، بختیار، (۱۳۸۷)، مسئولیت مدنی ناشی از سوانح رانندگی، نشر میزان، چاپ دوم.

۱۲. نیک‌فرجام، زهره، (۱۳۸۹)، آشنایی با مبانی حقوقی مسئولیت در تصادفات رانندگی، مجله راهور، سال هفتم، شماره ۹.
۱۳. صفرلو، مجید، (۱۳۹۱)، بررسی ضوابط تعیین سبب حادثه و تقسیم مسئولیت در مقررات قانونی و آیین نامه راهور ناجا، پایان‌نامه مقطع کارشناسی ارشد، دانشگاه قم.
۱۴. رستمی، ولی و همکاران، (۱۳۹۳)، مسئولیت متصدیان راه در تصادفات رانندگی، فصلنامه مطالعات حقوق خصوصی، دوره ۴۴، شماره ۳.