

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ



معاونت پژوهش و فناوری

به نام خدا

مشور اخلاق پژوهش

مایاری از خداوند سبحان و اعتقاد به این که عالم محضر خداست و همواره ناظر بر اعمال انسان و به منظور پاس داشت مقام بلند دانش و پژوهش و نظر به اهمیت جایگاه دانشگاه در اعتلای فرهنگ و تمدن بشری، مادیان و انشجویان و اعضاء هیات علمی و واحد های دانشگاه آزاد اسلامی متعهد می گردیم اصول زیر را در انجام فعالیت های پژوهشی مد نظر قرار داده و از آن تخطی نکنیم:

- ۱- اصل برانست: التزام به برانست جویی از حرکت رفتار غیر حرفه ای و اعلام موضع نسبت به کسانی که حوزه علم و پژوهش را به شائبه های غیر علمی می آلائند.
- ۲- اصل رعایت انصاف و امانت: تعهد به اجتناب از حرکت جانب داری غیر علمی و حفاظت از اموال، تجهیزات و منابع در اختیار.
- ۳- اصل ترویج: تعهد به رواج دانش و اشاعه نتایج تحقیقات و انتقال آن به بهکاران علمی و دانشجویان به غیر از مواردی که منع قانونی دارد.
- ۴- اصل احترام: تعهد به رعایت حریم ها و حرمت ها در انجام تحقیقات و رعایت جانب تقد و خودداری از حرکت حرمت شکنی.
- ۵- اصل رعایت حقوق: التزام به رعایت کامل حقوق پژوهشگران، پرسنل و پرسنل (انسان، حیوان، نبات) و سایر صاحبان حق.
- ۶- اصل رازداری: تعهد به صیانت از اسرار و اطلاعات محرمانه افراد، سازمان ها و کشور و کلیه افراد و نهاد های مرتبط با تحقیق.
- ۷- اصل حقیقت جویی: تلاش در راستای پی جویی حقیقت و وفاداری به آن و دوری از حرکت پنهان سازی حقیقت.
- ۸- اصل مالکیت مادی و معنوی: تعهد به رعایت کامل حقوق مادی و معنوی دانشگاه و کلیه بهکاران پژوهش.
- ۹- اصل منافع ملی: تعهد به رعایت مصالح ملی و در نظر داشتن همیشه و توسعه کشور در کلیه مراحل پژوهش.



دانشگاه آزاد اسلامی
واحد تهران مرکزی
دانشکده ادبیات و علوم انسانی – گروه الهیات
پایان نامه جهت دریافت درجه کارشناسی ارشد (M.A.)
گرایش : فقه مقارن و حقوق جزای اسلامی

عنوان:

مبانی فقهی و حقوقی مسئولیت کیفری ناشی از تخلفات راهنمایی و رانندگی

استاد راهنما:

دکتر احمد رضا خزائی

پژوهشگر:

معصومه به بو پور

تابستان ۱۳۹۸

تقدیم:

به خدای مهربان

که از نعمت هستی و توفیق خدمت به بندگان برخوردارم کرده است

به همسر عزیزم:

که حضور و کمک های او موجب انگیزه و فعال موفقیتیم بوده است

قدردانی

((من لم یسکر المخلوق لم یسکر الخالق)) پاس از خداوندیگانه که بخشنده و مهربان است و آفریدگار

جهان و درود بر نبی مکرم اسلام حضرت محمد (ص) و همه بندگان صالح خدا.

بر خود واجب می دانم از کلیه اساتید بزرگوارانی که در طول دوران تحصیل و به ویژه در ایام نگارش پایان نامه از محضرشان کسب فیض نمودم تشکر و قدردانی نمایم.

استاد ارجمند و کرانامه و ارزشمند آقای دکتر احمد رضا خزائی که در مراحل مختلف این پایان نامه از راهنمایی های ایشان بهره مند بودم؛ نام و توان علمی و تعهد ایشان موجب کسب اعتبار و غنای این پژوهش را فراهم آورد.



تعهد نامه اصالت رساله یا پایان نامه
دانشگاه آزاد اسلامی واحد تهران مرکزی

اینجانب **سید محمد علی حسینی** دانش آموخته مقطع کارشناسی ارشد ناپیوسته در رشته **الکتریسیته و مکانیک** که در تاریخ **۲۴.۰۳.۱۳۹۸** از پایان نامه خود تحت عنوان **مطابق با ضوابط و مقررات وزارت علوم، تحقیقات و فناوری** دفاع نمودم. اینجانب در این رساله **۱۸۰** و درجه **۸۰** دفاع نمودم. ام بدینوسیله متعهد می شوم :

- ۱) این پایان نامه حاصل تحقیق و پژوهش انجام شده توسط اینجانب بوده و در مواردی که از دستاوردهای علمی و پژوهشی دیگران (اعم از پایان نامه ، کتاب ، مقاله و...) استفاده نموده ام ، مطابق ضوابط و رویه موجود ، نام منبع مورد استفاده و سایر مشخصات آن را در فهرست مربوط ذکر و درج کرده ام .
- ۲) این پایان نامه قبلاً برای دریافت هیچ مدرک تحصیلی (هم سطح ، پایین تر یا بالاتر) در سایر دانشگاه ها و موسسات آموزش عالی ارائه نشده است .
- ۳) چنانچه بعد از فراغت تحصیل قصد استفاده و هرگونه بهره برداری اعم از چاپ کتاب ، ثبت اختراع و ... از این پایان نامه داشته باشم ، از حوزه معاونت پژوهشی واحد مجوزهای مربوطه را اخذ نمایم .
- ۴) چنانچه در هر مقطعی زمانی برخلاف موارد فوق ثابت شود ، عواقب ناشی از آن می پذیریم و واحد دانشگاهی مجاز است با اینجانب مطابق ضوابط و مقررات رفتار نموده و در صورت ابطال مدرک تحصیلی ام هیچگونه ادعایی نخواهم داشت .

نام و نام خانوادگی **سید محمد علی حسینی**
تاریخ و امضاء

۹۸، ۹

دانشگاه آزاد اسلامی واحد تهران مرکزی

(فرم ب)

فرم اطلاعات پایان نامه های کارشناسی ارشد

| | |
|--|---|
| نام واحد دانشگاهی: تهران مرکزی | کد شناسایی پایان نامه: ۱۰۱۲۰۴۴۶۹۷۲۰۰۲ |
| نام و نام خانوادگی دانشجو: معصومه به بو پور شماره دانشجویی: ۹۶۰۱۱۸۵۹۱ تعداد واحد پایان نامه: ۶ تاریخ صدور کد: ۹۸/۴/۱۱ | تاریخ تصویب پروپوزال: ۹۷/۱۰/۱۳ سال و نیمسال اخذ پایان نامه ها: نیم سال دوم نام و نام خانوادگی استاد راهنما: دکتر احمد رضا خزایی نام و نام خانوادگی استاد مشاور/داور: دکتر محمد رضا امام-دکتر محمدرسانی |
| تاریخ دفاع از پایان نامه: ۹۸/۴/۳۴ رشته تحصیلی: الهیات- فقه مقارن و حقوق جزا | نمره پایان نامه به عدد: ۱۸۱- نمره پایان نامه به حروف: <u>هجده</u> |
| عنوان پایان نامه کارشناسی ارشد: مبانی فقهی و حقوقی مسئولیت کیفری ناشی از تخلفات راهنمایی و رانندگی | |
| چکیده پایان نامه: (شامل خلاصه، اهداف، روش های اجرا و نتایج بدست آمده): بررسی های انجام شده حاکی از آن است که تخلفات راهنمایی و رانندگی مهم ترین عامل وقوع تصادفات هستند که باب مسئولیت کیفری می انجامد. لیکن در اغلب موارد تصادفات رانندگی در پی حداقل یک تخلف اتفاق می افتد. مهم ترین عامل شیوع تخلفات رانندگی در ایران مجازات هایی که منحصر به جرمه های نقدی است و هیچ گونه تناسبی با شدت تخلفات نداشته و به دلایل متعدد، از جمله عدم تنوع و عدم تناسب نداشتن ارزش کیفری ناموثر و فاقد باز دارندگی لازم هستند. لذا آنجا که دیه مشخص شده در اثر تصادفات در برخی مواقع با قیمت یک جز کوچک از ماشین برقراری می کند این قیمت دیه مشخص شده برای صاحب ماشین نمی تواند عامل بازدارنده باشد و مداخله های کیفری قانون گذار در جرایم رانندگی کاملاً واکنشی و ناظر به نتیجه جرم است و تا زمانی که جرایم رانندگی منتهی به تصادفات منجره فوت یا جرح نشده اند مشمول مجازات های کیفری نمی شوند. و در آخر آنجا که گسترش جوامع انسانی و پیشرفت و توسعه روز افزون نرم افزارهای، عدم رعایت قوانین و استفاده غیر اصولی از این وسایل موجب بروز حوادثی در زمینه تخلفات رانندگی شده است و به دلیل اهمیت بسیار موضوع و افزایش حوادث منجر به صدمات جانی و مالی در عصر حاضر، در این پژوهش سعی شده است موضوع کیفری و فقهی با استناد (به منابع کتاب) سنت، دلیل عقلی و قواعد فقهی نسبت به حوادث ناشی از تخلفات رانندگی بررسی و مورد شناسایی قرار گیرد. و در ضمن عنایت و توجه شریعت و فقه اسلامی به این حوادث به لحاظ حکم تکلیفی و وضعی تبیین شده است و در نتیجه قوانین کیفری با قواعد فقهی در خصوص تخلفات ناشی از حوادث رانندگی منطبق می باشد. <p style="text-align: right;">واژه کلیدی: تصادم- تصادف- تقصیر- مسئولیت کیفری- تخلفات رانندگی</p> | |

توجه: ۱- این فرم باید تایپ شده تحویل داده شود. ۲- چکیده فوق همان چکیده پایان نامه است.

نظر استاد راهنما مناسب است تاریخ و امضا

مناسب نیست



فهرست مطالب

| | |
|---|--|
| ۱ | چکیده:..... |
| ۲ | فصل اول کلیات مفاهیم پیشینه تاریخی |
| ۱ | بخش اول..... |
| ۱ | (۱-۱) مقدمه..... |
| ۲ | (۲-۱) بیان مسئله..... |
| ۳ | (۳-۱) اهمیت و ضرورت تحقیق..... |
| ۴ | (۴-۱) اهداف تحقیق..... |
| ۴ | (۵-۱) سوالات تحقیق..... |
| ۴ | (۱-۵-۱) سوال اصلی..... |
| ۴ | (۲-۵-۱) سوالات فرعی..... |
| ۵ | (۶-۱) فرضیه های تحقیق..... |
| ۵ | (۱-۶-۱) فرضیه اصلی..... |
| ۵ | (۲-۶-۱) فرضیه های فرعی..... |
| ۵ | (۷-۱) مشکلات تحقیق..... |
| ۶ | (۸-۱) روش تحقیق..... |
| ۶ | (۹-۱) پیشینه تحقیق..... |
| ۷ | بخش دوم : مفاهیم..... |
| ۷ | (۱-۲) تصادف..... |
| ۸ | (۲-۲) تصادم..... |
| ۸ | (۳-۲) وسیله نقلیه موتوری :..... |

- ۹-۲) راننده ، رانندگی :..... ۹
- ۱۰-۲) تقصیر :..... ۱۰
- ۱۱-۲) مسئولیت کیفری :..... ۱۱
- ۱۵-۲) تخلفات رانندگی..... ۱۵
- ۱۵-۲) تصادفات رانندگی :..... ۱۵
- بخش سوم : پیشینه تاریخی تخلفات راهنمایی و رانندگی..... ۱۶
- فصل دوم : بررسی مبانی فقهی مسئولی ناشی از تخلفات راهنمایی و رانندگی..... ۱۷
- ۱-۲) مقدمه..... ۱۸
- ۲-۲) تصادم در بیان فقها..... ۱۸
- ۳-۲) مبانی فقهی رانندگی و مبانی حکم تکلیفی..... ۲۱
- ۱-۳-۲) آیات قرآن..... ۲۱
- ۱-۳-۱-۱) آیات عمد به میانه روی در امور..... ۲۱
- ۱-۳-۱-۲) آیات نهی از مطلق قتل (خودکشی)..... ۲۱
- ۱-۳-۱-۲) ادله نهی از افساد زمین..... ۲۵
- ۲-۳-۲) روایات..... ۲۷
- ۳-۳-۲) دلیل عقل..... ۲۸
- ۴-۲) حفظ و انتظام در جامعه..... ۲۹
- ۵-۲) قاعده لا ضرر..... ۳۰
- ۶-۲) مبانی حکم وضعی..... ۳۰
- فصل سوم : بررسی مبانی حقوقی مسئولیت کیفری ناشی از تخلفات راهنمایی و رانندگی..... ۳۳
- بخش اول :..... ۳۴

- ۱) ارکان تشکیل دهنده تخلفات رانندگی ۳۴
- ۱-۱) رکن قانونی ۳۵
- ۲-۱) رکن مادی ۳۷
- ۱-۲-۱) رفتار مجرمانه ۳۸
- ۲-۲-۱) موضوع جرم ۳۸
- ۳-۲-۱) وسیله جرم ۳۸
- ۴-۲-۱) نتیجه مجرمانه (تحقق قتل یا صدمه بدنی) ۳۹
- ۵-۲-۱) محرز شدن رابطه سببیت بین عمل مرتکب و صدمه وارده ۳۹
- ۳-۱) رکن معنوی قتل و صدمات بدنی غیر عمدی ناشی از تصادفات ۴۰
- ۱-۳-۱) مفهوم خطای جزایی (تقصیر) ۴۶
- ۲-۳-۱) شرایط تحقق تقصیر ۴۸
- ۳-۳-۱) میزان مسئولیت ناشی از تقصیر ۵۰
- ۴-۳-۱) رابطه استناد در تصادم ۵۲
- ۵-۳-۱) مصادیق خطای جزایی ۵۵
- ۱-۵-۳-۱) بی احتیاطی ۵۵
- ۲-۵-۳-۱) بی مبالاتی ۵۶
- ۳-۵-۳-۱) عدم مهارت ۵۷
- ۴-۵-۳-۱) عدم رعایت نظامات دولتی ۵۷
- بخش دوم ۵۸
- ۲) بررسی میزان مسئولیت کیفری ناشی از تخلفات رانندگی ۵۸
- ۱-۲) فروض گوناگون تصادف دو وسیله نقلیه به اعتبار تقصیر رانندگان ۵۸

- ۵۹..... (۱-۱-۲) تصادف بدون تقصیر رانندگان دو وسیله نقلیه یا بدون تقصیر راننده
- ۶۰..... (۱-۱-۱-۲) رابطه ماده ۳۳۶ ق.م اسلامی و قانون بیمه اجباری یک
- ۶۱..... (۲-۱-۱-۲) جمع میان قانون مسئولیت مدنی و قانون مجازات اسلامی
- ۶۳..... (۲-۱-۱-۲) جمع میان قانون مسئولیت مدنی و قانون مجازات اسلامی
- ۶۵..... (۳-۱-۱-۲) رابطه ماده ۳۳۶ ق.م.ا و ماده ۳۳۵ ق.م
- ۶۶..... (۲-۱-۲) تصادف در نتیجه تقصیر یکی از دو راننده
- ۶۷..... (۳-۱-۲) تصادف در نتیجه تقصیر هر دو طرف و چگونگی تقسیم مسئولیت
- ۷۱..... (۳) بخش سوم : تحلیل و بررسی
- ۷۳..... فصل چهارم عوامل موثر بر وقوع تخلفات راهنمایی و رانندگی و معیارهای جرم بودن آن ها
- ۷۴..... (۲-۱) مقدمه
- ۷۴..... (۲-۲) مهمترین عوامل موثر بر وقوع تخلفات راهنمایی و رانندگی
- ۷۵..... (۲-۲-۱) احساس آنومی
- ۷۶..... (۲-۲-۲) عدم رعایت قوانین توسط گروه های مرجع
- ۷۷..... (۲-۲-۳) گزینش عقلانی (ریسک پذیری)
- ۷۸..... (۲-۳) محدوده جرم انگاری تخلفات راهنمایی و رانندگی
- ۸۱..... (۲-۴) معیارهای جرم انگاری تخلفات رانندگی
- ۸۱..... (۲-۴-۱) معیارعینی
- ۸۲..... (۲-۴-۱-۱) برهم خوردن نظم و ایجاد اختلال در جامعه
- ۸۲..... (۲-۴-۱-۲) ایراد صدمه و ضرر به دیگران
- ۸۳..... (۲-۴-۲) معیار ذهنی
- ۸۴..... (۲-۴-۲-۱) خطر برهم خوردن نظم اجتماع (نظم عمومی)

- ۲-۴-۲) خطر ایجاد ناامنی و بروز حوادث رانندگی ۸۴
- ۲-۵) رویکرد تطبیقی به جرم انگاری تخلفات رانندگی ۸۴
- ۲-۶) سیر تاریخی مداخله های کیفری و اداری در حوزه راهنمایی و رانندگی ۸۷
- ۲-۶-۱) دوره اول از سال ۱۳۱۷ تا سال ۱۳۴۷ ۸۹
- ۲-۶-۱-۱) نظام مند کردن درشکه ها ۹۰
- ۲-۶-۱-۲) نخستین قوانین اختصاصی در حوزه راهنمایی و رانندگی ۹۰
- ۲-۶-۱-۳) تشدید برخورد با تخلفات رانندگی ۹۰
- ۲-۶-۱-۴) اعطای اختیار به پلیس برای اعمال مجازات های نقدی تخلفات رانندگی ۹۲
- ۲-۶-۲) دوره دوم از سال ۱۳۴۷ تا امروز ۹۳
- ۲-۶-۲-۱) افزایش دامنه اختیارات پلیس در برخورد با تخلفات رانندگی ۹۴
- ۲-۶-۲-۲) جرم زدایی از برخی تخلفات رانندگی ۹۵
- ۲-۶-۲-۳) جرم انگاری رفتارهای مخاطره آمیز موتور سیکلت سواران ۹۶
- ۲-۶-۲-۴) جرائم رانندگی در قانون مجازات اسلامی ۹۷
- ۲-۶-۲-۵) قوانین راهنمایی و رانندگی پس از انقلاب اسلامی ۹۸
- ۲-۶-۲-۶) آیین نامه جدید راهنمایی و رانندگی کشور ۹۸
- فصل پنجم مجازات ها و مراجع صالح به رسیدگی به تخلفات راهنمایی و رانندگی ۱۰۰
- بخش اول: مجازات های مقرر در قبال تخلفات راهنمایی و رانندگی ۱۰۱
- ۱-۱) مجازات های مقرر در قانون ۱۰۱
- ۱-۱-۱) کیفیات مشدده ۱۰۲
- ۱-۲-۱-۱) مستی در رانندگی ۱۰۴
- ۲-۱-۱) نداشتن پروانه رانندگی ۱۰۶

- ۱-۱-۳) تجاوز از سرعت مجاز ۱۰۸
- ۱-۱-۴) عیب و نقص فنی ۱۰۹
- ۱-۱-۵) وقوع حادثه در محل عبور عابر پیاده و محل هایی که عبور از آن ممنوع گردیده ۱۰۹
- ۱-۱-۶) نرساندن مصدوم به مراکز درمانی ۱۱۰
- ۱-۲) کیفیات مخفیه ۱۱۱
- ۱-۳) تبدیل و تعلیق مجازات های حوادث ناشی از رانندگی ۱۱۳
- ۱-۴) اثر گذشت یا عدم گذشت اولیاء دم در جرایم غیر عمدی ناشی از رانندگی ۱۱۵
- ۱-۵) معاونت و شرکت در تخلفات رانندگی ۱۱۸
- ۲) مرجع صالح به رسیدگی به تخلفات راهنمایی و رانندگی ۱۲۱
- ۲-۱) شوراهای حل اختلاف و صلاحیت آن ها در رسیدگی به جرائم ناشی از حوادث رانندگی ۱۲۱
- ۲-۲) صلاحیت دادگاه های عمومی در رسیدگی به تخلفات راهنمایی و رانندگی ۱۲۴
- نتیجه گیری و پیشنهاد ۱۲۶
- فهرست منابع و مآخذ ۱۲۸
- ضمائم ۱۳۴

چکیده:

بررسی های انجام شده حاکی از آن است که تخلفات راهنمایی و رانندگی مهمترین عامل وقوع تصادفات هستند که به باب مسئولیت کیفری می انجامد. لیکن در اغلب موارد تصادفات رانندگی در پی حداقل یک تخلف رانندگی اتفاق می افتد. مهمترین عامل شیوع تخلفات رانندگی در ایران مجازات هایی که منحصر به جریمه های نقدی است و هیچگونه تناسبی با شدت تخلفات نداشته و به دلایل متعدد، از جمله عدم تنوع و عدم تناسب و نداشتن ارزش کیفری نا موثر و فاقد بازدارندگی لازم هستند. از آن جا که دیه مشخص شده در اثر تصادفات برخی از اوقات با قیمت یک جز کوچک از یک ماشین لوکس برابری می کند این قیمت دیه مشخص شده برای صاحب ماشین نمی تواند عامل بازدارنده باشد و مداخله های کیفری قانون گذار در جرایم رانندگی کاملاً واکنشی و ناظر به نتیجه جرم است و تا زمانی که جرایم رانندگی منتهی به تصادف منجر به فوت یا جرح نشده اند مشمول مجازات های کیفری نمی شوند و در آخر از آن جا که گسترش جوامع انسانی و پیشرفت و توسعه روز افزون نرم افزارها، عدم رعایت قوانین و استفاده غیر اصولی از این وسایل موجب بروز حوادثی در زمینه تخلفات رانندگی شده است به دلیل اهمیت بسیار موضوع و افزایش حوادث منجر به صدمات جانی و مالی در عصر حاضر، در این پژوهش سعی شده است موضوع کیفری و فقهی با استناد به منابع کتاب، سنت، دلیل عقلی و قوائد فقهی نسبت به حوادث ناشی از تخلفات رانندگی بررسی و مورد شناسایی قرار گیرد و در ضمن عنایت و توجه شریعت و فقه اسلامی به این حوادث به لحاظ حکم تکلیفی و وضعی تبیین شده و در نتیجه قوانین کیفری با قوائد فقهی در خصوص تخلفات ناشی از حوادث رانندگی منطبق می باشد.

واژگان کلیدی: تصادم - تصادف - تقصیر - مسئولیت کیفری - تخلفات رانندگی

فصل اول

کلیات مفاهیم پیشینه تاریخی

بخش اول

۱-۱) مقدمه

جامعه برای بقا و حصول آرمان ها و اهداف خویش نیازمند نظم است . امروز نظم در پرتو قوانین استوار و محکم ، محقق می شود. پس از پیروزی انقلاب اسلامی در وضعیت قوانین کشور نیز انقلابی به وقوع پیوست و آن پیروزی قانون گذار از منابع فقهی و فتاوی فقها بود .

در تنظیم قوانین علاوه بر تبعیت از نظرات فقهی گاه شاهدیم که ضرورت متضمن را مجبور به وضع قوانین نموده که به این شکل و سیاق در آثار فقها به چشم نمی خورد .

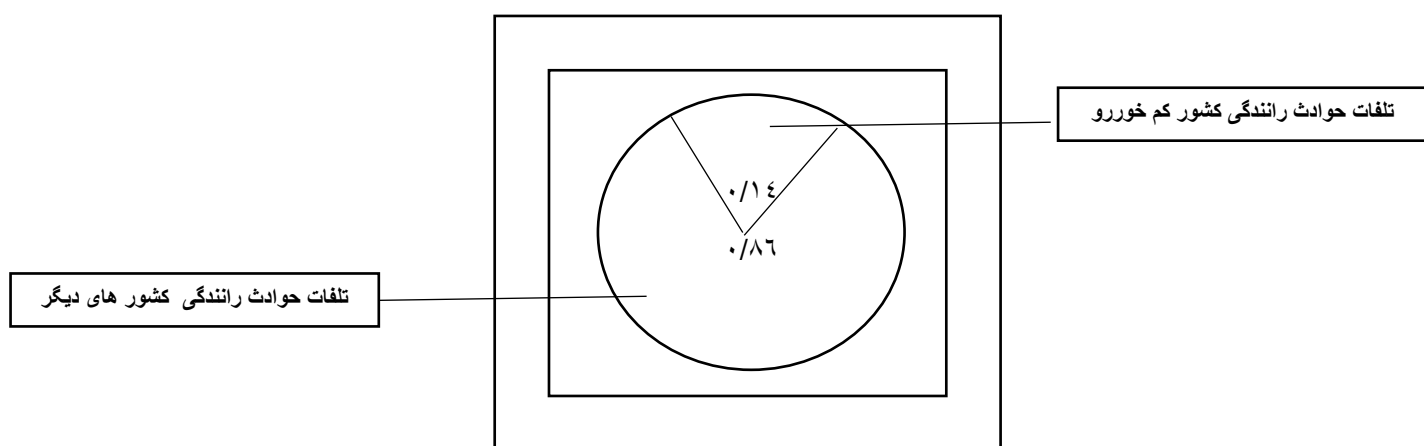
بنابراین در یک تقسیم بندی ما دو گونه قوانین داریم .حکومتی و شرعی،از این لحاظ در مواردی به نظر می رسد که شاهد نوعی شتابزدگی قانون گذار در اختیار نمودن بعضی از مواد قانونی هستیم مثل زمانی که قانون گذار حکم به پرداخت نصف دیه یا خسارت دیگری بدون توجه میزان و درجه تاثیر و مداخله عوامل می دهد .

نکته حائز اهمیت این جاست که در حال حاضر بخش قابل توجهی از مرگ و میرهای ناخواسته ناشی از تخلفات رانندگی است. در آمار تصادفات رانندگی ، در دنیا شاهد نسبت سالیانه حدود ۱/۲۰۰/۰۰۰ و در روزانه حدود ۳۰۰۰ نفر کشته و ۵۰/۰۰۰/۰۰۰ نفر مجروح هستیم (نوری امیری و قربانی، ۱۳۸۶، ص ۳)

برخی گزارش ها ، تخلفات و ضایعات ناشی از حوادث رانندگی را دومین عامل مرگ و میر بعد از بیماری ایدز معرفی کرده اند(نیک نژاد ، ۱۳۸۶، ص ۳۵)

سازمان بهداشت جهانی و بانک جهانی پیش بینی نموده اند تصادفات جاده ای که در سال ۱۹۹۰ در بین بیش از صد عامل شناخته شده ی مرگ یامعلولیت رتبه نهم رداشته و در سال ۲۰۲۰ به ششمین عامل مرگ و میر و سومین عامل شناخته شده معلولیت مادام العمر و دومین عامل سال های از دست رفته عمر تبدیل خواهد شد.

آمارها نشان می دهند که ۸۰ درصد کل تلفات حوادث رانندگی در کشورهای مختلف در حال توسعه رخ میدهند در حالی که در اغلب کشورهای توسعه یافته از نرخ بالای سرانه خودرو برخوردارند ، درحالی که کشورهای در حال توسعه کماکان معضل جدی تصادفات رانندگی را به عنوان تهدیدی برای حیات انسانی ، اقتصاد و توسعه در پیش رو دارند . در این بین آمار حوادث رانندگی و تلفات ناشی از آن در ایران وضعیتی به مراتب بدتر از بسیاری از کشورهای دیگر دارد.



نمودار : توزیع فراوانی تخلفات حوادث رانندگی در کشورهای کم خودرو و پر خودرو (منبع: دفتر تحقیقات کاربردی پلیس راهنمایی و رانندگی نیرو انتظامی جمهوری اسلامی ایران)

۱-۲) بیان مسئله

لازمه اجرای هر قانون، آگاهی دادن به شهروندان و شناخت حقوق آنان است که آن هم درسایه امنیت اجتماعی پایدار، حیات پیدا می کند حفظ یا ارتقای امنیت اجتماعی به واسطه استقرار نظم و انضباط و یا اجرای قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی به وسیله پلیس کارکرد های مثبتی در پی دارد .

وجود قوانین و مقرراتی که حداقل محدودیت ها را برای شهروندان در پی داشته و برای آنان خوشایند باشد آگاهی آنان از قوانین راهنمایی و رانندگی موجب رعایت بیشتر قوانین راهنمایی و رانندگی می شود .

به طور کلی قوانین و مقرراتی که فقه بر این پایه استوار است که چه کسی عامل اصلی پیدایش حادثه بود و چه دخالتی داشته است هرکس که عامل اصلی بوده و هر مقدار که دخالت داشته به همان نسبت ضامن است و از این رو قوائدی فقهی مانند قاعده لاضرر، قاعده اتلاف و قاعده تسبیب به وجود می آید و از آن جا که هر کسی که ضامن است باید خسارت پرداخت کند به طور کلی این گونه به نظر می رسد که مسئولیت کیفری ناشی از تخلفات راهنمایی و رانندگی با مبانی فقهی و حقوقی منطبق است.

البته نکته مورد توجه در مورد مبانی حقوقی مسئولیت کیفری تخلفات رانندگی این است که نگاه به مجازات های پیش بینی شده برای تخلفات رانندگی، اصولاً نگاهی انتفاعی و به عنوان منبع درآمدی برای خزانه دولت است و اهداف مورد انتظار مجازات ها مورد توجه قرار نگرفته است از جهت ارزش کیفری نیز هیچگونه تناسبی بین جرایم و مجازات ها وجود ندارد و آن جایی که قانون گذار اقدام به مداخله کیفری کرده است مجازات ها کاملاً واکنشی و متوقف بر حصول نتایجی چون فوت یا جرح افراد است.

ولی مهم این جاست که مسئولیت کیفری ناشی از تخلفات با مبانی فقهی و حقوقی انطباق دارد.

۱-۳) اهمیت و ضرورت تحقیق

اهمیت این پژوهش در این است که دلیل و استشهاد و فتوای مذهب در زمینه راهنمایی و رانندگی به چه صورت است و جرایم ناشی از حوادث رانندگی بخش بزرگی از جرایم ارتكابی در کشور ما را تشکیل می دهند بنابراین شناخت ماهیت حقوقی این جرایم و بررسی آن ها ضروری است از جهتی با توجه به فرض قانونی تساوی میزان مسئولیت، صرفه نظر از میزان تقصیر و درجه تقصیر مرتکبین این جرایم (در صورتی که هر دو مقصر باشند) و ضرورت توجه قانون گذار ما به میزان تقصیر و تاثیر آن در مسئولیت مرتکبین، تحلیل و بررسی و نقد قانون گذار ما ضروری است.

۱-۴) اهداف تحقیق

مطمئناً انجام هر تحقیقی برای محقق آن رسیدن به هدف یا اهدافی است و هدف کلی این تحقیق بررسی مبانی فقهی و حقوقی مسئولیت کیفری ناشی از تخلفات راهنمایی و رانندگی است و اهداف اختصاصی زیر را شامل می شود:

۱- بررسی و تبیین مستندات فقهی در راهنمایی و رانندگی

۲- پیشنهاد به برنامه نویسان و مدیران شهری در خصوص راهنمایی و رانندگی

۳- تبیین و بررسی در مورد اشتراکات و اختلافات فقهی و حقوقی در امور راهنمایی و رانندگی

۱-۵) سوالات تحقیق

۱-۵-۱) سوال اصلی

مسئولیت کیفری ناشی از تخلفات راهنمایی و رانندگی با مبانی فقهی و حقوقی تطابق دارد؟

۱-۵-۲) سوالات فرعی

۱- مبانی فقهی مسئولیت کیفری ناشی از تخلفات راهنمایی و رانندگی کدامند؟

۲- مبانی حقوقی مسئولیت کیفری ناشی از تخلفات راهنمایی و رانندگی کدامند؟

۳- عوامل موثر بر وقوع تخلفات راهنمایی و رانندگی و معیارهای جرم بودن آن ها را بیان نمایید؟

۴- مجازات ها و مراجع صالح به رسیدگی به تخلفات راهنمایی و رانندگی را بیان نمایید؟

۱-۶) فرضیه های تحقیق

۱-۶-۱) فرضیه اصلی

به نظر می رسد مسئولیت کیفری ناشی از تخلفات راهنمایی و رانندگی با مبانی فقهی و حقوقی منطبق است.

۱-۶-۲) فرضیه های فرعی

۱- به نظر می رسد قاعده لا ضرر و قاعده اتلاف و تسبیب از مبانی فقهی و کیفری ناشی از تخلفات راهنمایی و رانندگی باشد .

۲- به نظرمی رسد اصل شخصی بودن جرم و مجازات و جبران خسارات وارده غیر از مبانی حقوقی مسئولیت های کیفری ناشی از تخلفات راهنمایی و رانندگی باشد .

۳- این قوانین و میارهای ان را قانونگذار در کتب قانونی احصی کرده است.

۴- شوراهای حل اختلاف و صلاحیت آن ها در رسیدگی به جرائم ناشی از حوادث رانندگی میباشد.

۱-۷) مشکلات تحقیق

۱- مشکل دسترسی به منابع اطلاعاتی در سازمان پلیس و پزشکی قانونی، طبقه بندی های بعضاً محرمانه و منابع اطلاعاتی پلیس امکان دسترسی به تمامی منابع مورد نیاز در کلیه زمینه ها را منتفی می کند .

۲- کم بود منابع به ویژه در زمینه های مختلف تفنیفی در حوزه های ترافیک ، زیر ساخت های آماری موجود در پلیس نیز امکان پژوهش و بررسی فرضیه های مربوط به رابطه های بین پاسخ های قانونی به جرایم رانندگی و نتایج حاصله را نمی دهد .

۳- تناقضات آماری مختلف .

۸-۱) روش تحقیق

این تحقیق از نظر نحوه گرد آوری اطلاعات کتابخانه ای بوده و از لحاظ روش تحقیق در حوزه تحقیقات اجتماعی ((تحقیق توصیفی)) و از نظر شیوه نگارش و پرداختن به مسئله ((توصیفی - تحلیلی)) محسوب می شود .

۹-۱) پیشینه تحقیق

بررسی جرایم ناشی از حوادث رانندگی و بررسی چگونگی تقسیم مسئولیت کیفری این حوادث مسئله ای که تا به امروز کمتر به آن اشاره شده است . در خصوص انطباق مبانی فقهی و حقوقی، پژوهشی صورت نگرفته است شاید علت اصلی آن این است که وسایل نقلیه امروزی مهمترین عامل مرگ و صدمات بدنی گزارش شده است و این مسئله ایست که در گذشته به دلیل نبودن این جایگاه برای وسیله نقلیه به آن توجهی نمی شد . از جهتی با همه معایبی که وسیله نقلیه دارد در حال حاضر به عنوان ابزاری حیاتی در جوامع بشری وجود خود را تثبیت نموده ، بنابراین گریز از آن ، راه چاره نیست بلکه باید استفاده صحیح از آن را آموخت .

در حال حاضر تنها کتابی که در این زمینه تالیف شده است کتاب مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی دکتر کاتوزیان-لعیا جنیدی و مجید غمامی است ، که این کتاب همانطور که گفته شده در زمینه مسئولیت مدنی است و بخشی از مسئولیت کیفری نکرده است . غیر از آن کتابی نیز در زمینه مسئولیت جزائی ناشی از حوادث رانندگی وجود دارد با عنوان مسئولیت جزایی و مدنی ناشی از تصادفات رانندگی وسایط نقلیه موتوری زمینی نوشته عطاالله پور سالویی (حقوقدان و کارشناس عالی فنی و تصادفات وسایط نقلیه موتوری زمینی) این کتاب هرچند از مسئولیت کیفری این جرائم بحث میکند لیکن به طور خاص جرایم رانندگی که از ماده ۷۱۴ به بعد قانون مجازات به آن اشاره شده و ارکان و خصوصیت آنها را و رویه کارشناسی تصادفات را بحث نکرده است .

کتابهای بسیار محدودی از جزای اختصاصی (جرایم علیه اشخاص) به گونه بسیار کوتاه از این جرایم صحبت میکنند که نه جامع است و نه کامل. مقاله هایی هم که در مجلات حقوقی یا اینترنتی یافت میشود فقط در زمینه آمار تصادفات صحبت میکند.

لذا با این همه نواقص جمع آوری و نوشتن پایان نامه ای در این زمینه که همه این نواقص را پوشش دهد احساس می شود .

بخش دوم : مفاهیم

۲-۱) تصادف

تصادف از ریشه صدف است . تصادف در لغت به معنای با یکدیگر تلاقی کردن ، به چیزی خوردن ، اتفاق حادثه ، سانحه آمده است (مشیری ، مدخل تصریح) .

در لغت برخورد دو چیز با یکدیگر را گویند . باهم رو به رو شدن ، به هم برخوردن ، اتفاقی پیش آمده ، اتفاق افتادن است (معین ، مدخل تصانیف).

در زبان فارسی برخی واژه ها چنان مکرر و پیوسته به صورت غلط به کار برده شده اند که بعید است بتوان این غلط های مصطلح را تصحیح کرد .

تصادف به معنای (به هم خوردن) ویا (باهم رو به رو شدن بر حسب اتفاق) است .

تصادم یعنی : (به هم کوفته شدن) و (به سختی به هم خوردن) و در گفت و گوی روز مره و در انشای اداری غالباً " تصادف رابه غلط به جای تصادم به کار می برند ؛

بعنوان مثال می گویند : (اتومبیل به درخت تصادف کرد) حال که باید بگویند (اتومبیل با درخت تصادم کرد) .

تصادفات رانندگی و دایره تصادفات نیز از غلط های رایج است .

استفاده غلط از واژه ی تصادف به جای تصادم آن قدر جا افتاده که ظاهراً باید آن را به همین صورت پذیرفت .

در معنای اصطلاحی با تصادم در معنای لغوی برابر است .

۲-۲) تصادم

تصادم از ریشه ی صدم است و در معنای آن گفته اند به هم کوفتن ، به هم خوردن ، به هم کوفتگی و برخورد سخت است (عمید ، مدخل تصالح).

در فرهنگ لغات عربی نیز در مورد مفهوم تصادم آمده است که تصادم : یعنی این به آن می زند آن به این (مکرم، ۱۴۱۰ ه.ق، ص ۳۳۷)

و تصادم در معنای اصطلاحی به هم خوردن دو کشتی یا دو قطار یا دو هواپیما و یا دو اتومبیل و بیشتر برخورد آن ها با یک جسم ثابت یا متحرک را تصادم می گویند .

به عبارت دیگر تصادم عبارت است از وقوع سانحه منجر به فوت یا جرح یا خسارت یا ترکیبی از آن ها که در نتیجه ی برخورد یک یا چند وسیله نقلیه با یکدیگر و یا با انسان و یا حیوان و یا شئی به وجود می آید .

هم چنین خروج وسیله نقلیه از راه و واژگونی آن را نیز می توان به نوعی تصادم دانست (پورسالویی ، ۱۳۸۵ ، ص ۱۹) .

۲-۳) وسیله نقلیه موتوری :

این لغت به معنای اصطلاحی خود چندان تفاوتی ندارد و در عرف به هر نوع وسیله ای گویند که برای حمل و جا به جایی به کار می رود .

عبارت است از هرگونه وسیله که معمولاً برای حمل مسافر و یا بار و یا کشیدن وسیله نقلیه دیگری که مسافر یا بار حمل می کند، در راه مورد استفاده قرارگیرد در قانون مجازات اسلامی مصوب ۶۲ در مورد وسایل نقلیه صرفاً به وسایل نقلیه زمینی و آبی تصریح شده بود.

اما در قانون مجازات اسلامی کنونی به وسایل نقلیه، وسایل نقلیه ی هوایی نیز افزوده شده است به هر حال منظور از وسایل نقلیه وسایلی است که مجهز به قدرت موتور یا دارای چرخ باشد و بر روی جاده، خیابان، ریل یا آب جا به جا می شوند و یا دارای موتوری بوده و در هوا پرواز می کند. از آن چه گفته شد می توان نتیجه گرفت که ملاک در وسیله نقلیه، متحرک بودن و قابلیت جا به جایی آن است و ملاک در وسیله موتوری کارکردن خودکار دستگاه به وسیله موتور است (زراعت، ۱۳۸۳، ص ۴۴۱ تا ۴۴۵) به هر حال با اطلاق عبارت (وسیله نقلیه) رانندگی با وسایل نقلیه اعم از موتوری و غیر موتوری چنانچه به علت بی احتیاطی، بی مبالاتی، عدم مهارت و عدم رعایت نظامات دولتی از ناحیه ی متهم به منتهی به قتل یا صدمات بدنی گردد مشمول ماده ۷۱۴ قانون مجازات اسلامی خواهد شد چرا که قانون ما استثنائی بر وسایل نقلیه غیر موتوری قائل نشده است (حسینجانی، ۱۳۸۲، ص ۹۴).

۲-۴) راننده، راندن:

راننده را در لغت به کسی گویند که ستور را حرکت میدهد، راندن را حرکت دادن ستور گویند و این تعریف با مرور زمان و پیشرفت وسایل نقلیه صرف حرکت دادن ستور را شامل نمی شود بلکه شامل همه وسایل می شود (تهرانی، ۱۳۸۳، ص ۳۴۴).

راننده در معنای اصطلاحی منظور از راننده شخصی است که پشت فرمان قرار دارد و با اختیار خود ماشین می راند و اگر صاحب ماشین آن را هول بدهد و یا خلاص بگذارد و منجر به تصادف و قتل گردد مشمول این عنوان نخواهد شد.

در واقع راننده کسی است که وسیله نقلیه موتوری یا سایر وسیله نقلیه (مشمول بر دوچرخه) را می راند متصدی وسیله موتوری هم کسی است که با اعمال و دستورات خود موجب حرکت

وسيله می شود مانند مامور اتاق فرمان ، بازوهای مکانیکی جرثقیل که آن را هدایت می کند
(زراعت ، ۱۳۸۳ ، ص ۴۴۷)

منظور از راندن به حرکت در آوردن و هدایت نمودن است و عمل ارتکابی باید ماهیت راندن را
داشته باشد و اعمالی نظیر هل دادن ، یدک کشیدن مشمول عنوان راندن نمی شود .

۲-۵) تقصیر :

تقصیر در لغت کوتاه کردن ، کوتاهی کردن ، سستی و کوتاهی در کاری و خطا کردن آمده است
(عمید ، مدخل تقدیس).

تقصیر در لغت به معنای سستی ورزیدن ، کوتاهی کردن ، قصور ورزیدن ، خطا کردن آمده
است .

منظور از تقصیر در قانون ، تقصیر اعم است از بی احتیاطی ، بی مبالائی ، عدم مهارت ، عدم
رعایت .

نظامات دولتی (تبصره ماده ۴۰ قانون مجازات اسلامی مصوب ۱۳۶۱) همچنین منظور از تقصیر
در تخلفات اداری عبارت است از نقص عمدی قوانین و مقررات اداری .

(ماده ۸ قانون رسیدگی به تخلفات اداری مصوب ۱۳۶۵)

تقصیر در اصطلاح خودداری از انجام عملی با وجود توانایی با انجام آن عمل را
گویند.

در فقه غالباً همین معنا به کار رفته است و در مقابل آن قصور است که خود داری از

انجام کاری یا عجز از انجام آن کار را گویند .

تقصیر دو معنای اصطلاحی دارد :

اول در باب مسئولیت اعم از تعدی و تفریط است .

پس تقصیر هم به فعل است هم به ترک فعل و ممکن است عمدی یا غیر عمد باشد .

دوم در اصطلاحات حجج به کار می رود (جعفری لنگرودی ، ۱۳۸۱ ، ص ۱۲۹۲) .

بنابراین عناصر لازم برای این تحقیق این عنوان الف: فعل یا ترک ، ب :آن فعل یا ترک

موجب اصرار به غیب باشد و موجب ضمان اموال و ضمان ایدان گردد .

۲-۶) مسئولیت کیفری :

مسئولیت در لغت به معنای موظف بودن نسبت به انجام کاری است .و مسئول کسی است که

تعهدی در قبال دیگری بر عهده دارد که اگر از ادای آن سر باز زند بازخواست می شود .

حال چنان چه ضمانت اجرای عدم انجام تعهد فردی مجازات کیفری می باشد ، و این را

مسئولیت کیفری می گویند (معین ، مدخل مسئولیت) .

در فرهنگ لغات ، مسئولیت به معنای پرسیده شده و خواسته شده آمده و غالباً به مفهوم

(تکلیف ، وظیفه ، و آن چه که انسان عهده دار و مسئول آن باشد) تعریف شده است .این

معنی به تنهایی نمی تواند مفاهیم گوناگون مسئولیت را بیان نماید .

برای درک مفهوم واقعی مسئولیت از جهات گوناگون ، علاوه بر وجود تعهد و تکلیفی که از

طرف مقام صلاحیت دار وضع و برقرار می شود ، عوامل و شرایط دیگری را نیز باید در نظر

گرفت .

که عبارتند از : وجود وظیفه در انجام یا خودداری از انجام عملی که خود این وظیفه ممکن

است در اثر مقررات قانونی و یا روابط اجتماعی به وجود آمده باشد .

اطلاع و آگاهی از وجود وظیفه زیرا به طور مطلق نمیتوان شخصی را که نسبت به وظیفه ی

خود آگاهی ندارد مسئول شناخت . عدم اطلاع از وجود وظیفه ممکن است معلول نقص قوای

عقلانی و عاطفی و یا نقص تربیت اجتماعی باشد .ویا عملاً وجود وظیفه و محتوای آن به

شخص موظف اطلاع داده نشده باشد .

توانایی در انجام وظیفه عجز و ناتوانی فرد موظف در انجام وظیفه هم ممکن است به علت عوامل شخصی یا اجتماعی باشد .

و در معنای اصطلاحی وقتی فردی یا افرادی بر اثر اعمال و رفتار خود نظم اجتماع را مختل و جامعه را متضرر کند مسئولیت جزایی دارند بنابراین ملاک تشخیص مسئولیت جزایی و خسارت به جامعه می باشد. و جامعه برای دفاع از خود و یا دفع و اجرای قوانین کیفری مجرم را مجازات می کند .

به عبارت دیگر مسئولیت مرتکب در قبال جرمی از جرایم مصرح در قانون است و شخصی به یکی از مجازات های مقرر در قانون خواهد رسید. مسئولیت ناشی از ارتکاب جرایم که مجازات های معینی در قانون بر آن ها مقرر شده مسئولیت جزایی نامیده می شود. در مسئولیت جزایی متضرر واقعی جامعه است و جرم ناشی از قانون است. غیر از مسئولیت کیفری مسئولیت حقوقی نیز وجود دارد (عمید زنجانی ، ۱۳۸۲ ، ص ۴۷). آن چه مسلم است برای آن که مجازاتی بر کسی بار شود باید اول وی را مسئول دانست و سپس وی را مجازات کرد یعنی به نحو شرط اعمال مجازات را داشتن مسئولیت دانست در قبال جرایم ناشی از زندگی دوگونه مسئولیت ایجاد خواهد شد یکی مسئولیت حقوقی و مدنی و دیگری مسئولیت کیفری . به موجب ماده یک قانون دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی ، ((دارندگان وسیله نقلیه مسئول جبران خسارت بدنی و مالی هستند که در اثر حوادث وسایل نقلیه مذکور و یا محمولات آن ها به اشخاص ثالث وارد می شود)) این حوادث را تبصره ماده بدین شرح توصیف می کند ((منظور از حوادث مذکور در این ماده هرگونه تصادف یا سقوط یا آتش سوزی یا انفجار وسایل نقلیه موضوع ماده و نیز خسارتی است که از محصولات وسایل ذکر شده به اشخاص ثالث وارد می شود.))

نخستین سوالی که مطرح می شود این است که آیا مسئولیت دارنده وسیله به معنی تضمین تمام آثار حادثی است که وسیله نقلیه موتوری در آن دخالت دارد یا بایستی محدود به مواردی کرد که حادثه خارجی یا تقصیر دیگران زیان را به بار نیاورده است ؟

برای مثال هر گاه در اثر رعد و برق اتومبیلی آتش بگیرد و به دیگران خسارت وارد آورد و یا تصادفی در اثر تقصیر راننده ماشین دیگر رخ دهد آیا دارنده وسایل نقلیه مسئول جبران خسارتی است که از ناحیه آن به اشخاص ثالث وارد شده است؟

از ظاهر ماده و تبصره ان چنین بر می آید که مسئولیت دارنده وسیله نقلیه مطلق است و هیچ حادثه ای حتی قوه قهریه و تقصیر اشخاص ثالث او را معاف نمیسازد ولی به این ظاهر نباید اعتماد کرد از عبارت (در اثر حوادث و وسایل نقلیه مزبور یا محمولات آنها به اشخاص ثالث وارد میشود) چنین بر می آید که وسایل باید در نظر عرف علت حادثه زیانبار باشد ضرورتی ندارد که خسارت به صورت مستقیم از تصادم مادی با اتومبیل به بار آید. چنان که اگر اتومبیلی ناگهان در خیابان بایستد و راننده اتومبیلی که در پی او در حرکت است ناچار وارد پیاده رو شود و با عابری تصادف کند نمی توان ادعا کرد که اتومبیل نخست سهمی در تحقق حادثه نداشته است. ولی در هر حال بایستی بتوان اتومبیل را یکی از اسباب ضرر شمرد. به بیان دیگر کافی نیست که اتومبیل شرط تحقق خسارت و زمینه ساز تاثیر علت‌های دیگر باشد و تنها با اثبات این امر که اگر وسایل نقلیه نبود خسارتی هم ایجاد نمیشد نباید راننده را مسئول شناخت بایستی دخالت اتومبیل در ایجاد ضرر چنان باشد که بتوان آن را علت حادثه شمرد پس اگر در اثر اتصال سیمهای برق خانه ای آتش سوزی رخ دهد و آتش به بنزین ماشین برسد و در نتیجه انباری از گندم بسوزد نباید دارنده اتومبیل را مسئول شمرد زیرا علت وقوع آتش سوزی اتصال سیمهای برق خانه است و اتومبیل به این دلیل که در مسیر آتش قرار گرفته است، شرط آتش سوزی در انبار، حساب می آید.

هم چنین در موردی که اتومبیل در محل مجاز و متعارف ایستاده است و اتومبیل دیگری در اثر سرعت منحرف شود و با او تصادف کند زیان ناشی از این تصادف را نمیتوان به اتومبیل ایستاده منسوب کرد (کاتوزیان، ۱۳۸۶، ص ۴۰ و ۴۱).

به طور کلی باید گفت الزام شخص به پاسخگویی در برابر تعرض به دیگران، خواه به جهت حمایت از حقوق فردی صورت گیرد خواه به منظور دفاع از جامعه، تهدید عنوان در مسئولیت

کیفری یا جزایی مطرح میشود. با این وجود در هیچ یک از قوانین جزایی چه در گذشته و چه در حال حاضر ماهیت حقوقی و تعریف مسئولیت کیفری به طور خاص بیان نشده است. به هر حال مسئولیت کیفری نوعی الزام شخص به پاسخگویی آثار و نتایج نامطلوب پدیده جزایی یا جرم است.

در واقع مسئولیت کیفری پلی است میان جرم و مجرم یعنی عملی که جرم تلقی میشود باید به نحوی به یک شخص منتسب شود، این شخص همان مجرم است.

از دیدگاه حقوق کیفری، ارتکاب جرم یا هر نوع تخطی از قوانین و مقررات جزایی به تنهایی و به خودی خود موجب مسئولیت کیفری نیست، بلکه برای این که مرتکب جرم از نظر اخلاقی و احتمالی مسئول و قابل سرزنش و مجازات بدانیم لازم است که شرایط با هم جمع شوند.

که عبارتند از:

اول: وقوع رفتار مجرمانه که از میل وارده و آگاهانه مرتکب آن نشأت گرفته باشد و نحوه پندار، کردار و جریان تصمیم گیری او را مشخص کند.

دوم: عمل مجرمانه ای که با اندیشه قصد و میل مرتکب، به صورت عینی تحقق یافته است باید حاکی از قصد مجرمانه مرتکب یا ناشی از خبط و خطای او باشد.

سوم: برای اینکه مرتکب جرم را مسئول بشناسیم علاوه بر اراده ارتکاب جرم، قصد مجرمانه، باید بین جرم انجام یافته و فاعل، آن قابلیت انتساب موجود باشد.

به طور کلی، هر کسی که با علم و اطلاع دست به ارتکاب جرم میزند، لزوماً مسئول شناخته نمیشود بلکه علاوه بر تحقیق اراده ارتکاب جرم و انجام جرم باید دارای شرایط و خصوصیات فردی متعارفی باشد تا بتوان وقوع جرم را به او نسبت داده و در نتیجه وقتی انسان از نظر کیفری مسئول شناخته میشود که مسبب علت حادثه ای باشد، یعنی بتوان آن حادثه را به او نسبت داده و منسوب نمود.

پس مسئولیت کیفری محصول نسبت دادن و قابلیت انتساب است . مقصود از قابلیت انتساب آن است که بر مقامات قضایی معلوم گردد ((که فاعل جرم ، از نظر رشد جسمی ، عقلی و نیروی اراده و دارای چنان شرایطی می باشد که میتوان رابطه علیت بین جرم انجام یافته و مجرم برقرار کرد.)) در حقیقت مسئولیت کیفری از نتایج مستقیم انتساب جرم به مجرم احراز می شود و از این جهت به طور مختصر می توان گفت مسئولیت کیفری قابلیت انتساب و نسبت دادن و اسناد عمل مجرمانه است .

۷-۲) تخلفات رانندگی

۱- رفتاری که آگاهانه یا نا آگاهانه ، و به اختیار و یا به اجبار از سوی رانندگان ، سرنشینان ، عابران پیاده ، کارگران ، ماموران راهسازی و راهداری و یا هر فرد دیگری که در ترافیک شرکت دارد سر زند خلاف قوانین و مقررات مصوب در استفاده از تسهیلات حمل و نقل و ترافیک باشد (عبدالرحمانی ، ۱۳۸۵ ، ص ۴۰).

۲- نقص مقررات آیین نامه ی راهنمایی و رانندگی و سایر قوانین پراکنده ی مرتبط با ترافیک که بر اساس قانون برای آن مجازات در نظر گرفته شده است .

۸-۲) تصادفات رانندگی :

در زبان انگلیسی در لغت در معنای تصادف آورده شده است : **accident** در معنای تصادف و سانحه ؛ **crash** در معنای تصادم و تصادف و برخورد و سقوط و سانحه و حادثه .

تعریف جامع ای که می توان از تصادف رانندگی ارائه داد بدین شرح است :

تصادف عبارت است از برخورد وسیله نقلیه با وسایل نقلیه دیگر خواه انسان ، حیوان ، شیئی ثابت ، خروج از جاده و واژگونی دانست (نیک نژاد ، ۱۳۸۶ ، ص ۱۶).

بخش سوم : پیشینه تاریخی تخلفات راهنمایی و رانندگی

انقلاب صنعتی پس از قرون وسطی ، سبب دگرگونی نظام های تولید و توزیع و الگوهای مصرف جوامع انسانی گردید. انباشت محصولات کشاورزی و قضایی ، مصنوعات دستی و تولید کارخانجات آن چنان توسعه یافت که نظام حمل و نقل سنتی پاسخگوی آن نبوده و از این رو بشر نیازمند وسایل نقلیه جدیدی بود تا بتواند فاصله تمدن را به قرن بیست و یک برساند .

در سال ۱۳۲۹م آقای فری من ، رئیس اداره پلیس ایوانستون واقع در ایالت ایلوی نوین آمریکا دایره ی پیش گیری تصادفات را در اداره مذکور تاسیس و فردی به نام ستوان فرانکلین کریل را به رسالت آن برگزید و در پی این اقدام در سالهای ۱۹۴۰ و ۱۹۴۶ و ۱۹۵۳ م. کتابهای اولیه در زمینه تصادفات و میزان مسئولیت رانندگان به چاپ رسید (بی فریک ، ۱۳۸۳ ، ص ۲ و ۳).

حدود ۱۲۰ سال قبل (۱۲۷۸ه.ش) اولین اتوبیل از طریق سعدالدوله وزیر مختار ایران در بلژیک برای شاه وقت مظفرالدین شاه وارد ایران شد و به این ترتیب جامعه ما نیز تکامل صنعت حمل و نقل را به چشم دید و سایر رجال وقت نیز با تاسی از وزیر مختار نسبت به وارد کردن اتو مبیل اقدام نموده و این روند تا اواخر پادشاهی خاندان قاجار رو به افزایش گذاشته و مردم به فراگیری فن رانندگی ترغیب شدند. در سال ۱۳۰۵ ه.ش اولین تصادف در ایران بین کالسکه درویش خان نوازنده تار با یک اتومبیل که منجر به فوت درویش خان شده اتفاق افتاده و با هیاهوی که ایجاد شده نظر مسئولین و زمامداران وقت را در تهیه مقررات مخصوص عبور و مرور وسائط نقلیه بیشتر جلب کرده و برای این منظور در اداره نظمیة شعبه تامین عبور و مرور تاسیس شد .

فصل دوم :

بررسی مبانی فقهی مسئولی ناشی از تخلفات راهنمایی و رانندگی

۱-۲) مقدمه

تمام شئون جهان، مبتنی بر نظم است. بنابراین صدفه ضد نظم است پس با این دلیل قطعی می دانیم که صدفه محکوم به بطلان است. برخورد دو اتومبیل را، به غلط تصادف می خوانند، زیرا صدفه وقتی است که قانون علت و معلول وجود نداشته باشد بلکه به طور اتفاقی و از روی تصادف به وجود آید. در حالی که برخورد دو اتومبیل معلل به عللی از قبیل سرعت بیش از حد مجاز یا مستی راننده یا خواب بودن اوست که باعث تصادف می شود.

از طرفی همین برخورد که به غلط تصادف می گوئیم، ضد نظم است، زیرا برخورد ناگهانی دو اتومبیل عامل شکست و در هم ریختن اتومبیل و محتویات آن و عامل زخمی شدن و شکستن اعضاء و یا قتل راننده و سوار شونده بر آن است (بلاغی، ۱۳۸۶، ص ۵۲۵).

با این وجود بهتر است که از عنوان تصادم استفاده شود، زیرا در چنین برخوردهایی معمولاً همراه با آسیب و صدمه همراه است حتی در کلام فقها نیز همین تعبیر استعمال گردیده است.

۲-۲) تصادم در بیان فقها

فقها گفته اند: هنگامی که شخصی ایستاده و چیزی به او برخورد کند و به او صدمه ای بزند که موجب مرگ او گردد، دیه مصدوم بر عهده عاقله ی صدمه زننده است، اما در صورت وارد شدن صدمه به صادم، اگر مصدوم تقصیر و کوتاهی نکرده یا غیر قانونی نیستاده باشد؛ مثلاً مصدوم در ملک خودش ایستاده باشد یا مکانی که ایستادن او منع قانونی نداشته باشد، دیه ی صادم هدر است، زیرا کوتاهی و تقصیر از جانب وی است؛ اما اگر مصدوم در مکان غیرقانونی ایستاده باشد، دیه ی صادم بر عهده عاقله ی مصدوم است. همچنین هرگاه دو کشتی یا دو سوار با هم برخورد کنند اگر هر دو افراط و تفریط کرده باشند در صورت اتلاف آن چه در آن است، هر کدام از آنها، ضامن نصف دیه و نصف اموال دیگری است؛ و نصف دیگر که به سبب تقصیر او تلف شده، مهدور است البته در صورتی که افراط و تفریط از جانب یکی باشد و باعث صدمه یا اتلاف اموال گردید، فرد مقصر، ضامن تمام دیه و اموال دیگری است (طوسی، ۱۳۸۷، ص ۱۶۶ الی ۱۷۰).

بنابراین فقها براساس تقصیری که هر کدام از طرفین داشته، حکم نموده و به همان نسبت او را مسئول دانسته اند و در صورتی که مقصر بوده باشد؛ یعنی در مکان غیرقانونی ایستاده باشد حکم به عدم ضمانِ صادم داده و خون مصدوم را هدر دانسته اند، اما با دقت در قوانین مربوط به تخلفات رانندگی برخلاف این حکم فقها، حکم کرده اند. مانند موردی که راکب تمام قوانین را مراعات نماید و هیچ کوتاهی نکرده باشد و شخص مصدوم در مکان غیرقانونی ایستاده باشد، هرچند حکم به عدم مسئولیت راننده داده، اما این حکم راکفی برای دریافت بیمه ندانسته و حکم به پرداخت دیه ی مصدوم توسط بیمه نموده است. این مسئله در واقع نوعی ضامن دانستن راننده است؛ زیرا مستلزم استفاده از بیمه ی راننده است که او را قانون ۲۶ از مزایا و تخفیفاتی که بیمه برای راننده لحاظ کرده، محروم میسازد. ماده ۱ تخلفات رانندگی به این مطلب تصریح کرده است (ماده ۲۶ ، در راه هایی که برای عبور عابران پیاده و علائم و تجهیزات و مسیرهای ویژه اختصاص داده شده است عابران مکلف اند هنگام عبور از عرض یا طول سواره رو با توجه به علائم حرکت کنند) .

در ضمان هر یک از طرفین نسبت به نصف دیه و نصف اموال دیگری و هدر بودن نصف دیگر در فرض تقصیر هر دو باید گفت: در این حکم فرقی نیست که هر دو وسیله نقلیه یا سوار از پشت با هم تصادم داشته باشند یا از روبرو، یا یکی از جلو به عقب دیگر برخورد کند و عموم روایت است که هیچ تفصیلی را قائل نشده است و ، موجب آسیب گردد؛ به دلیل این قول عموم روایت است که هیچ تفصیلی را قایل نشده است و حکم به تنصیف دیه نموده است .

امام علی (ع) در این مورد فرمود: "أَنَّه قَالَ فِي الْفَارِسِينَ يَتَصَادِمَانِ فَيَمُوتَانِ جَمِيعاً أَوْ أَحَدُهُمَا أَوْ يَنَالُهُ كَسْرٌ أَوْ جِرَاحٌ قَالَ إِنْ تَعَمَّدَا أَوْ أَحَدُهُمَا قَصَدَ صَاحِبَهُ فَعَلَى الْمُتَعَمِّدِ الْقِصَاصُ فِيمَا يُقْتَصُّ مِنْهُ وَ الدِّيَّةُ فِيمَا تَجِبُ فِيهِ الدِّيَّةُ فِيمَا أَصَابَ صَاحِبَهُ وَ إِنْ كَانَ ذَلِكَ خَطَأً فَالدِّيَّةُ عَلَى عَاقِلِهِ كُلِّ وَاحِدٍ مِنْهُمَا (تمیمی مغربی ، ۱۳۸۵ ، ص ۴۱۶).

شافعی نیز همان قول است (نووی ، ۱۳۸۳ ، ص ۲۷) . مزنی معتقد است در صورتی یکی از جلو به عقب دیگری برخورد کند، راکبی مقصر است که از جلو برخورد کرده است و ضامن دیه است.

البته فقها در موردی که یکی از افراد سوار و دیگری پیاده باشد، هر دو را ضامن دانسته اند؛ زیرا هر دو در جنایت مشترک هستند و حکم به ضمان هر دو کرده اند (طوسی ، ۱۴۰۷ ه.ق ، ص ۲۱۱).

از دیگر مواردی که قانونگذار از مبانی فقهی پیروی نکرده جلو به عقب ماشین دیگر برخورد کند و موجب خسارت گردد. در این موارد قانونگذار ماشینی را که از جلو برخورد کرده، مقصر دانسته و حکم به ضمان داده است در حالی که فقها هیچ تفصیلی را قائل نشده و حکم به ضمان هر دو داده اند. هرگاه کسی به صورت خطایی برخورد جنایتی وارد کند و در اثر آن، مقتول یا مجروح خونس به هدر رفته و عاقله مسئول دیه او نمی باشد، زیرا اصل برائت ذمه است، و دلیل معتبری برای ضمان عاقله در این مورد، وجود ندارد. روایت عوف بن مالک اشجعی این نظر را تأیید میکند. عوف در یکی از جنگ ها، شمشیری را به سوی یک دشمن پرتاب کرد ولی به خطا، خود را به قتل رساند. یاران پیامبر (ص) از نماز خواندن برجنازه وی امتناع ورزیدند و گفتند که جهاد عوف باطل است. وقتی پیامبر (ص) از این ماجرا آگاهی یافت، و فرمود: عوف، مجاهد و شهید مرده است، و در این مورد، اگر دیه برعهده عاقله بود قطعاً حکم آن را صریحاً ذکر می کرد. حال در مورد رانندگی که فرد بر اثر عدم رعایت قوانین دچار حادثه می گردد چنین حکم نمود هر چند این موارد را از نوع شبه عمد دانسته اند .

۲-۳) مبانی فقهی رانندگی و مبانی حکم تکلیفی

۲-۳-۱) آیات قرآن

۲-۳-۱-۱) آیات عمد به میانه روی در امور

آیاتی وجود دارد که در آنها امر به میانه روی و اعتدال در راه رفتن کرده است. ((وَ اقْصِدْ فِي مَشْيِكَ وَ اغْضُضْ مِنْ صَوْتِكَ إِنَّ أَنْكَرَ الْأَصْوَاتِ لَصَوْتُ الْحَمِيرِ)) در راه رفتن خود میانه رو باش، و صدایت را آهسته ساز، که بدترین آوازه‌ها بانگ خران است. (۱۹ القمان) با استناد به این آیه میتوان گفت: در هنگام رانندگی باید به طور متعادل و با سرعت مجاز حرکت کرد و امر در آن بر وجوب حمل میشود. در مقابل آیاتی وجود دارد که تجاوز از حد متعارف را حرام دانسته است:

((يَا أَيُّهَا الَّذِينَ آمَنُوا لَا تُحَرِّمُوا طَيِّبَاتِ مَا أَحَلَّ اللَّهُ لَكُمْ وَلَا تَعْتَدُوا إِنَّ اللَّهَ لَا يُحِبُّ الْمُعْتَدِينَ)) ای کسانی که ایمان آورده اید! چیزهای پاکیزه را که خداوند برای شما حلال کرده است، حرام نکنید! و از حد، تجاوز ننمایید! زیرا خداوند متجاوزان را دوست نمی دارد (مائده ۸۷)

با جمع بین این دو دسته از آیات میتوان گفت در صورتی که کسی بیش از حد مجاز و قانونی رانندگی کند، حرام است .

۲-۳-۱-۲) آیات نهی از مطلق قتل (خودکشی)

آیاتی وجود دارد که در آنها امر به میانه روی و اعتدال در راه رفتن کرده است. ((وَ اقْصِدْ فِي مَشْيِكَ وَ اغْضُضْ مِنْ صَوْتِكَ إِنَّ أَنْكَرَ الْأَصْوَاتِ لَصَوْتُ الْحَمِيرِ)) در راه رفتن خود میانه رو باش، و صدایت را آهسته ساز، که بدترین آوازه‌ها بانگ خران است. (۱۹ القمان) با استناد به این آیه میتوان گفت: در هنگام رانندگی باید به طور متعادل و با سرعت مجاز حرکت کرد و امر در آن بر وجوب حمل میشود. در مقابل آیاتی وجود دارد که تجاوز از حد متعارف را حرام دانسته است:

((يَا أَيُّهَا الَّذِينَ آمَنُوا لَا تُحَرِّمُوا طَيِّبَاتِ مَا أَحَلَّ اللَّهُ لَكُمْ وَلَا تَعْتَدُوا إِنَّ اللَّهَ لَا يُحِبُّ الْمُعْتَدِينَ))
ای کسانی که ایمان آورده اید! چیزهای پاکیزه را که خداوند برای شما حلال کرده است، حرام نکنید! و از حد، تجاوز ننمایید! زیرا خداوند متجاوزان را دوست نمی دارد (مائده ۸۷)
با جمع بین این دو دسته از آیات میتوان گفت در صورتی که کسی بیش از حد مجاز و قانونی رانندگی کند، حرام است .

مجموعه ای از آیات وجود دارند که به طور مطلق از قتل نهی نموده اند. این آیات عبارتند از:

۱- ((وَلَا تُلْقُوا بِأَيْدِيكُمْ إِلَى التَّهْلُكَةِ وَأَحْسِنُوا إِنَّ اللَّهَ يُحِبُّ الْمُحْسِنِينَ...)) و در راه خدا انفاق کنید و با دستهای خودتان خود را به هلاکت نیندازید و نیکوکاری کنید که خدا نیکوکاران را دوست میدارد (بقره ۱۹۵) القاء به معنای انداختن و مفعول آن محذوف و حرف <<با>> در بایدیکم برای تسبیب است لا تُلْقُوا : اشاره به اینکه از روی اختیار خودتان چنین نکنید؛ یعنی خودتان را با دست خود به هلاکت نیندازید. مراد از تهلکه اعم « انفسکم بِأَيْدِيكُمْ إِلَى التَّهْلُكَةِ اقدام به هر عملی است که ، از هلاکت دنیوی و اخروی است. بنابراین مراد از القاء در تهلکه موجب وقوع در هلاکت انسان یا ترک عملی که باعث هلاک آدمی گردد؛ مثلاً عملی که مریض انجام دهد و باعث تشدید مریضی یا موت او گردد مانند پرهیز نکردن و خوردن خوراکیهایی که برای بیماری او مضر است و یا اینکه معالجه نکند و دارو استعمال ننماید و به اجماع علمای علم اصول، صیغه ی نهی دلالت بر حرمت دارد و لذا مفاد آیهی فوق این است که بر انسانها حرام است که با دست خود، خود را به هلاکت افکنند. بر این اساس آن را به هلاکت بیندازد(مکارم شیرازی ، ۱۴۲۱ ه.ق ، ص ۳۵).

۱- گروهی از دشمنان دین اسلام یا مسلمان های که بی اطلاع میباشند میگویند: قیام امام حسین با یزید مصداق این آیه است ولی این ناشی از جهل و عدم درک صحیح آنان از آیه است، زیرا به خطر انداختن جان در مواردی است که انسان هدفی نداشته باشد ولی قربانی کردن جان برای هدف مقدّس و والایی مانند اسلام، القاء در هلاکت نمیشد همانند خواییدن امام علی(ع) در بستر پیامبر(ص) در ليله المبيت.

برخی احتمال داده اند که دلالت آیه به طور مطلق است که در آن از هرگونه افراط و تفریطی که موجب هلاکت و نابودی انسان گردد، نهی می کند. بنابراین هرچند آیه در مورد ترک نفاق برای جهاد وارد شده، اما مفهوم آیه عام است و تمام مواردی را که باعث به خطر افتادن جان انسان میشود، شامل میگردد. عدم رعایت قوانین رانندگی مصداق این آیه است بنابراین افراد راننده نباید با ترک قوانین و عدم رعایت آنها، خود را در معرض هلاکت قرار دهند، زیرا نهی ظهور در حرمت دارد. بنابراین آیه مطلقاً دلالت بر حرمت هلاکت نفس و حرمت سبب هلاکت دارد.

۲- ((وَلَا تَقْتُلُوا أَنْفُسَكُمْ إِنَّ اللَّهَ كَانَ بِكُمْ رَحِيمًا)) (نسا ۲۹) درباره این آیه ۴ قول است: ۱- یکدیگر را نکشید زیرا شما پیرو یک دین هستید و همچون یک جان شمرده می شوید ۲- انسان را از خودکشی در حال غضب و ناراحتی منع کرده است ۳- با ارتکاب گناهان و ایجاد دشمنی، اسباب هلاک خویش را فراهم نسازید و خود را مستوجب عقاب نکنید ۴- از امام باقر (ع) روایت شده است: خود را بخطر نیفکنید و با کسانی که از شما نیرومند ترند نجنگید (طبرسی، ۱۴۱۰ ه.ق، ص ۵۹).

وَلَا تَقْتُلُوا أَنْفُسَكُمْ ظاهر آیه نهی از این است که کسی که خود را بکشد اما جمله ای مطلق است به طوری که شامل کشتن غیر، انتحار، و هم شامل به خطر انداختن خویش می گردد خلاصه کاری کند که منجر به کشته شدنش گردد، که ذیل آیه مِیَانِ اللَّهِ كَانَ بِكُمْ مؤید این عمومیت و اطلاق است.

بنابراین جامع مشترک این آیه عبارت است از:

عدم اضرار به خود و دیگر افراد جامعه و بسیار روشن است که این اضرار، شامل همه مصادیق خود می شود و تمام انواع اضرار را در بر می گیرد؛ یعنی اضرار مالی و اضرار جانی (جعفری تبریزی، ۱۳۸۶، ص ۷۱).

بنابراین دلالت این آیه، مانند آیه قبل عام است و شامل همه گونه نابودی انسانی، از نظر مالی و جانی خواهد بود و همه ی موارد آنها را شامل میشود.

۳- مِنْ أَجْلِ ذَلِكَ كَتَبْنَا عَلَى بَنِي إِسْرَائِيلَ أَنَّهُ مَنْ قَتَلَ نَفْسًا بِغَيْرِ نَفْسٍ أَوْ فَسَادٍ فِي الْأَرْضِ فَكَأَنَّمَا قَتَلَ النَّاسَ جَمِيعًا وَمَنْ أَحْيَاهَا فَكَأَنَّمَا أَحْيَا النَّاسَ جَمِيعًا بِدَانِ سَبَبِ بَرِّ بَنِي إِسْرَائِيلَ مُقَرَّرَ دَاشْتِيمُ كِه هِر كَسِ اِنْسَانِي رَا بَدُونِ اِرْتِكَابِ قَتْلِ يَ اِ فِسَادِ دَرِ « رُويِ زَمِينِ، بَكَشْدِ، هِمَانْدِ اَنِ اِسْتِ كِه هِمَةُ اِنْسَانِ هَا رَا كَشْتِه اِسْتِ، وَ هِر كَسِ اِنْسَانِي رَا اَزِ مَرِگِ نَجَاتِ بَخَشْدِ، هِمَانْدِ اَنِ اِسْتِ كِه هِمَةُ اِنْسَانِ » هَا رَا نَجَاتِ وَ حَيَاتِ بَخَشِيدِه اِسْتِ (مَائِدِه ۳۲)

تشبیه قتل یک انسان به قتل جهانیان حکایت از قبح بسیار زیاد و ممنوعیت چنین فعلی در انگاره شارع مقدس دارد. به غیر نفس تا آخر آیه یعنی به جهت قصاص، و فساد و تباهی در زمین که موجب قتل است، نباشد. هدف تشبیه ((فکائما)) که همه مردم را کشته است چرا که به خاطر آن کار، دیگران از او نفرت و عداوت و دشمنی در دل دارند و خصم او هستند. یا به معنای این است که نتیجه آن جنایت و گناه، بسیار سنگین و عظیم و بزرگ است همانند آن است که همه ی جهانیان را کشته است (فاضل مقداد، ۱۴۲۵ ه.ق، ص ۳۵۳). دلالت این آیه مانند دو آیه قبل است، زیرا این آیه جنایت به طور مطلق را، چه بر خود یا دیگران، مانند جنایت بر تمام بشریت دانسته است که دلالت بر قبح زیاد و ممنوعیت آن دارد. بنابراین تصادمات رانندگی که فرد، در اثر عدم رعایت قوانین، مرتکب جنایت میشود چنین قبحی پابرجاست و مانند این است که همه افراد زمین را کشته است.

۴- ((وَمَنْ يَفْتُلْ مُؤْمِنًا مُتَعَمِّدًا فَجَزَاؤُهُ جَهَنَّمُ خَالِدًا فِيهَا وَغَضِبَ اللَّهُ عَلَيْهِ وَ لَعَنَهُ وَ أَعَدَّ لَهُ عَذَابًا عَظِيمًا)) . هر کس مؤمنی را به عمد و خواسته و دانسته بکشد، مجازاتش آتش جهنم است که در آن برای همیشه خواهد ماند و مورد خشم و غضب و دوری از رحمت خدا واقع خواهد شد. و عذابی بسیار عظیم و سخت، برایش آماده و فراهم ساخته است (نسا ۳۹) در این آیه قتل عمد مطرح می شود و مجازات سنگینی را که خداوند بر قتل عمد قرار داده بیان می کند. وعیدهای غلیظ و شدید دیگری نیز در این زمینه وجود دارد که به آنها اشاره مینماییم (اقسام جرائم به لحاظ قصد و نیت: جنایت عمدی، جنایت شبه عمد، جنایت خطای محض). اقسام جرائم به لحاظ قصد و نیت: شرع و قانون با توجه به نیت جانی جرائم را به سه نوع عمد، شبه

عمد و خطای محض تقسیم نموده است که مجازات آنها نیز بر اساس نيات متفاوت است الف) جنایت عمدی: برای این که جنایتی عمدی به شمار آید باید هم فعل کشنده باشد و هم قصد کشتن داشته باشد به این صورت که عمداً با وسیله ای که غالباً کشنده است؛ مانند این که با شمشیر او را به قصد کشتن بزند در این صورت قتل عمدی محسوب می شود در غیر این صورت قتل عمدی به شمار نمی آید. ب) جنایت شبه عمد: که به آن خطای شبه عمد یا عمد شبه خطا نیز گفته میشود به جنایتی اطلاق میشود که در فعل، عمد داشته، ولی قصد نتیجه نداشته باشد. مانند این که کسی را به قصد تأدیب با شلاق بزند و منجر به قتل وی شود که در این جا قصد فعل داشته ولی قصد نتیجه نداشته؛ که به آن شبه عمد میگویند.

خداوند متعال قتل مؤمن را بسیار عظیم و بزرگ شمرده و آن را خطرناک دانسته و وعید و تهدید نسبت به آن را به نهایت و کمال خود رسانده است، تا آنجا که در این آیه، پنج تهدید و وعده عذاب را ذکر کرده است که هر یک به تنهایی در عظمت و بزرگی جرم و جنایت آن کفایت می کند. ۱. خلود و همیشه بودن ۲. ورود به جهنم، ۳. عذابی عظیم ۴. لعنت و دوری از رحمت خدای متعال ۵. خشم و غضب خداوند، سخت بر او (فاضل مقداد، ۱۴۲۵ ه. ق، ص ۳۶۶). طبق این آیه هر کس از روی عمد و آگاهی، شخص مؤمنی را بکشد سزای او آتش جهنم خداوند بر او است که در آن جاودانه خواهد بود. علاوه بر خلود در آتش جهنم می گیرد و بر او لعنت می کند و برای او عذاب عظیمی آماده کرده است. این مجازاتهای سنگینی که خدا برای قتل عمد قرار داده، نشان می دهد که این کار نزد خداوند بسیار زشت و ناپسند است و غضب الهی را بر می انگیزد و این به سبب احترام خون انسانها و برای ایجاد امنیت در جامعه است. علاوه بر مجازات های اخروی و معنوی، قاتل در این دنیا هم مجازات می شود. هر چند ولی در آیات دیگر مشخص شده است و آن، حکم مجازات دنیوی او در این آیه نیامده قصاص است، زیرا قصاص سبب ادامه ی حیات و بقاء زندگی است.

۲-۱-۳) ادله نهی از افساد زمین

دلایل زیادی وجود دارد که از آلوده کردن و افساد در زمین نهی کرده اند از جمله:

۱- آیه نهی از افساد زمین: آیه قرآن که می فرماید:

((لَا تُفْسِدُوا فِي الْأَرْضِ بَعْدَ إِصْلَاحِهَا)) (اعراف ۵۶)

۲- برخی آیات حتی سعی در افساد زمین را مورد نهی قرار داده اند. مانند:

وَإِذَا تَوَلَّى سَعَى فِي الْأَرْضِ لِيُفْسِدَ فِيهَا وَيُهْلِكَ الْحَرْثَ وَالنَّسْلَ وَاللَّهُ لَا يُحِبُّ الْفُسَادَ (بقره ۲۵)

نشانه آن، این است که هنگامی که روی برمی گردانند و از نزد تو خارج می شوند، در راه فساد در زمین، کوشش می کنند، و زراعت ها و چهارپایان را نابود می سازند با اینکه می دانند خدا فساد را دوست نمی دارد. از بین بردن گیاهان، و هر موردی که از مصادیق فساد درآلوده کردن و افساد زمین باشد، در آیه مورد نهی قرار گرفته است که نتیجه ی آن حرمت هرگونه اقدام تخریب کننده و ویرانگر است؛ زیرا نهی در اینجا ظهور در حرمت دارد. بنابراین هر اقدامی که تهدید علیه جان و نفس انسان باشد مصداقی برای آیه و منهی عنه است که عدم رعایت قوانین مربوط به رانندگی منجر به تلف جانی یا مالی افراد از جمله این موارد است و از مصادیق افساد در زمین بوده که معنی آن است.

((الْأَرْضَ وَضَعَهَا لِلْأَنَامِ خَلَقَ لَكُمْ مَا فِي الْأَرْضِ جَمِيعًا))

آیات به همه ی افراد بشر تعلق دارد؛ که پس از انجام کار روی ، بیان کننده ی این است که حکم دیگری پیدا میکند به این صورت که او نسبت به دیگران حق اولویت دارد اولویت این است که حق دارد استفاده ی مشروع از آن ببرد؛ یعنی استفاده ای که با هدف های اما حق ندارد آن را معدوم کند و از بین ببرد و یا آن را به ،طبیعت و فطرت هماهنگی دارد هرگونه استفاده نامشروع از آن ، چون این مال به جامعه تعلق دارد،مصرف نامشروعی برساند حرام است؛ ، ممنوع است. نه تنها از آن جهت که نوع عملی که روی آن مال صورت میگیرد بلکه از آن جهت که تصرف در ثروت عمومی بدون مجوز است. به همین دلیل است که انتحار و خودکشی که جنبه حقوق اجتماعی دارد نیز جایز نیست و هیچکس نمیتواند از جنبه حقوقی ادعا کند که اختیار خودم را دارم و میخواهم خودم را معدوم کنم البته اگر فرضاً اجتماع از این

حق خود بگذرد به اینکه قانونی تصویب کند و خودکشی را اجازه بدهد باز هم از نظر شرعی حق ندارد (مطهری، ۱۳۷۱ ه. ش، ص ۵۴ الی ۵۷). حال این سوال مطرح است آیا وقتی فرد مالک چیزی شد میتواند در آن هر نوع تصرفی داشته باشد یا خیر؟ تسلط افراد بر اموال خود به این معنی است که در چهارچوبی که اسلام اجازه داده آزادی تصرف دارند؛ تضييع مال به هر شکل و به هر صورت، دور ریختن، مصرف کردن بیش از حد نیاز، به صورت صرف اشیاء لوکس و تجمل های فاسدکننده که در زبان اسلام از آنها به اسراف و تبذیر تعریف شده حرام و ممنوع است .

بنابراین عدم رعایت قوانین توسط دیگران، عدم استفاده صحیح از اموال عمومی مانند جاده ها، تعرض و ضرر به حقوق دیگران، تجاوز از حد متعادل هست که مشمول نهی قرار گرفته و حرام هست، زیرا نهی ظهور در حرمت دارد.

۲-۳-۲) روایات

روایاتی وجود دارد مبنی بر این که اگر شخصی بر حیوانی سوار شود و از روی آن بیفتد، حکم خودکشی دارد که بر آن، حکم به عذاب جهنم داده اند. امام علی علیه السلام می فرمود: هرکس بر حیوان سوار شود و از آن بیفتد و بمیرد وارد جهنم می شود (شیخ صدوق، ۱۴۰۴ ه. ق، ص ۲۲۳) در معنی حدیث مینویسد: این روایت از سوار شدن بر حیوان نهی کرده تا از روی حیوان نیفتند و بمیرند در نتیجه، خودش را کشته است و با این خودکشی، مستوجب ورود به آتش می شود در ادامه میافزاید: در گذشته به جز عوامل وسیله و کجاوه ای نبوده است و مردم بر آن سوار میشدند، و کجاوه ها تازه اختراع شده بودند و برای مردم ناشناخته بود. در این روایات از این جهت نهی شده اند تا کسی هنگام پیاده شدن از روی شتر بدون احتیاط، خود را نیندازد و سبب قتل خود شود و داخل جهنم شود. همین سخن در مورد وسائط نقلیه نیز ساری و جاری است. یعنی کسی حق ندارد به گونه ای رانندگی کند که موجب فوتش گردد، زیرا مشمول این نهی و وعید آن قرار میگیرد بنابراین فرد راننده باید تمام قوانین را رعایت نماید.

۳-۲) دلیل عقل

دلیل عقلی عبارت است از هر حکم عقلی که موجب قطع به حکم شرعی میشود. یا هر قضیه عقلی که به واسطه آن، علم قطعی به حکم شرعی حاصل میشود (مظفر، ۱۴۰۵ ه. ق، ص ۱۳۳).

بهترین و محکمترین تعریف، همین تعریف است. مراد از "حکم" در تعریف، ادراک است؛ زیرا وظیفه عقل، ادراک است نه این که حاکم و دلیل بر ادله دیگر باشد (محقق اردبیلی، ۱۴۱۶ ه. ق، ص ۷). از طرفی در تعریف، قطع اخذ شده است که بذاته حجت است و اثبات نیست. یعنی اگر کسی به چیزی قطع پیدا کرد، باید براساس آن عمل کند و حق تخلف از آن ندارد. فقها موارد زیادی را به مناط حسن بودن، واجب دانسته و آنها را از مستقلات عقلی به شمار آورده است مانند: رد و دیعه، قضای دین، قضای فرائض الهی مانند نماز و.. (ابن ادریس، ۱۴۱۰ ه. ق، ص ۵۳۵) و جوب دفع ضرر جانی و مالی، حفظ جان و دفاع از نفس در مقابل، مواردی را نیز به مناط و ملاک ظلم بودن، قبیح و حرام میدانند مانند: ترک تصرف در مال غیر منع از اضرار به دیگران. بنابراین مواردی که منجر به افساد و تخریب اموال یا ضرر جانی شود دلیل عقل هم سو با سایر ادله هر نوع فساد، ظلم و بی عدالتی را قبیح و حرام میدانند. اصولیان به دو صورت به دلیل عقل استدلال مینمایند: گاه به نحو استقلالی بدین صورت که هر دو مقدمه استدلال را گزاره های عقلی تشکیل میدهد و گاه به نحو غیر مستقل بدین صورت که فقط یکی از مقدمات، گزاره های عقلی و مقدمه دیگر گزاره ای شرعی است. در مسئله حاضر به هر دو صورت میتوان استدلال نمود:

الف) حکم استقلالی عقل عدم رعایت قوانین رانندگی، ظلم به حقوق دیگران و شهروندان حکومت اسلامی میباشد (صغری) ظلم قبیح و مذموم تلقی میگردد. (کبری)، به حکم عقل بنابراین عدم رعایت قوانین رانندگی موجب ضرر به شهروندان قبیح و مذموم است. (نتیجه).

ب) حکم غیر استقلالی عقل رعایت قوانین رانندگی متوقف بر نهادینه کردن نهاد امر به معروف و نهی از منکر در جامعه است. (صغری). امر به معروف و نهی از منکر به حکم شرع واجب

است (کبری). بنابراین رعایت قوانین رانندگی در راستای تحقق امر به معروف و نهی از منکر واجب می باشد که این نتیجه شرعی است. (نتیجه).

به عبارت دیگر به مقتضای حکم عقل، اینکه گروهی با عدم رعایت قوانین باعث تخریب اموال عمومی یا ضرر جانب به خود یا شهروندان گردند مصداق بارز ظلم به شهروندان حکومت اسلامی است که با وجوب رعایت عدالت در تنافی میباشد. از طرفی عدم رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی، مصداق تخلف از حق الناس است.

۴-۲) حفظ و انتظام در جامعه

هر انسانی حق دارد که در محیطی امن و با رفاه کامل و پاک از مفسد و بیماری های اخلاقی زندگی کند تا بتواند مراحل کمال و ترقی را بیامیزد و بر دولت و جامعه است که برای ایفای این حق و اجرای آن اقدام نمایند. کرامت حقی است که برای همه انسانها تضمین شده است. و همه در این حق با هم مساوی هستند و هر نوع آزار موجب ذلت و اهانت و قساوت مخالف حق کرامت انسانی است به همین خاطر تاریخ همواره شاهد قربانیان زیادی در راه دفاع از حیات انسان و کرامت انسانی می باشد. یکی از امور مبتلی به در این روزگار انجام کارها و مسافرت از طریق وسائط نقلیه هست که در صورت رعایت قوانین مربوط به آن، نظم برقرار میگردد در غیر این صورت باعث هرج و مرج در جامعه شده و نظم جامعه را مختل میسازد. قبح ظلم یک مستقل عقلی است یعنی عقل استقلالاً بدان حکم مینماید و ظالم را مستحق عقاب میداند (مظفر، ۱۴۱۰ ه.ق، ص ۱۶۴ و ۱۷۵).

فقها در فقه بر اساس ظلم بودن یک مسئله گاهی فتوا به وجود حکم تکلیفی مثل حرمت و گاهی حکم وضعی مثل ضمان میدهند (محقق حلی، ۱۴۰۸ ه.ق، ص ۲۲).

عدم رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی را میتوان از مصادیق ظلم دانست، و بر اساس این درک عقل حکم به عدم جواز حرمت آن کرد. بنابراین فردی که به هر طریق از این قوانین تخطی

وسریچی نماینده حکم عقل ظالم بوده و مستحق مذمت و عقاب خواهد بود. این دلیل عقلی از جمله ادله ی مستقل عقلی میباشد.

۲-۵) قاعده لا ضرر

از دیدگاه فقهی ضرر عبارت است از هر نقصان در مال یا آبرو یا جان فرد دیگر؛ کلمه ضرر بیشتر در مورد نفس و مال استعمال می شود، اما در مورد احترام و آبرو کمتر استعمال می شود (محقق داماد، ۱۳۸۰ ه. ش، ص ۱۳۸).

بنا براین ضرر شامل مال و نفس می شود. از آنجا که عدم رعایت قوانین رانندگی منجر به ایجاد ضرر و صدمات جانی و مالی میگردد اسلام آن را هرگز مجاز نمی شمارد. از طرفی بر اساس قاعده فقهی ((کلما اضر بالبدن فهو حرام)) هر چیزی که به بدن ضرر برساند حرام است. بنابراین فوت ناشی از حوادث رانندگی حرام که در اثر عدم رعایت قوانین باشد، از مصادیق ضرر رساندن به بدن بوده و از این نظر، تحطی از این قوانین قطعاً حرام می باشد.

۲-۶) مبانی حکم وضعی

ضمان از احکام وضعی است، که اختصاص به بالغ و عاقل ندارد، و در آن فرقی بین علم جهل و قصد و عدم آن نیست (فیض، ۱۴۱۶، ص ۳۳۳). در لغت به معنای کفیل و در اصطلاح عبارت است از تعهد و التزام به مال، از طرف کسی که برئ الذمه است (مکرم، ۱۴۱۴ ه. ق، ص ۲۵۷). عواملی که باعث میشود تا ضمان یا همان مسئولیت مدنی بر عهده شخص قرار بگیرد، میتوان در دو دسته تقسیم بندی کرد: یک گروه را میتوان در عنوان ضمان قهری قرارداد و گروه دیگر را تحت عنوان ضمان های قراردادی بیان میکنند.

اسباب ضمان قهری عبارتند از: ضمان ید، اتلاف، غرور، ضمان به تعدی و تفریط، ضمان تا تلف قبل از قبض، ضمان مقبوض به عقد فاسد (حسینی مراغه ای، ۱۴۱۷ ه. ق، ص ۴۱۸ الی ۴۶۸). استیفاء، تسبیب و غصب (استیفا یعنی هرگاه کسی به امر دیگری اقدام به عملی کند که آن عمل

را اجرتی بوده است) از ادله ای که برای ضمان فرد تلف کننده ی اموال و نفس به آن تمسک شده برخی قواعد لاضرر میباشد.

۲ - اتلاف بر اساس قاعده اتلاف هرکس موجب وارد شدن خسارت و ضرری بر دیگران شود ضامن است و باید از عهده خسارت آن برآید چه این اتلاف به طور مباشر باشد چه سبب اتلاف باشد (محقق حلی، ۱۴۰۸ ه.ق، ص ۲۳۱)

همچنین با تمسک به اطلاق قاعده لاضرر میتوان حکم به ضمان نمود؛ زیرا مضمون قاعده این است که کسی حق ضرر رساندن به دیگران را ندارد و اگر موجب ضرر شود باید از عهده آن برآید. ضمان و مسئولیت چنین فردی یا از مصادیق اتلاف به مباشرت است یا از باب تسبیب است که در صورت اقوی بودن سبب از مباشر، سبب ضامن است بنابراین در این موارد سخن از اتلاف است که داخل در ضمان قهری است (روحانی، ۱۴۱۲ ه.ق، ص ۲۰۱). هرگاه کسی سبب فوت یا اتلاف اموال دیگران شود ضامن است و باید از عهده ی خسارت آن برآید؛ فرقی ندارد که این اموال، اموال عمومی و متعلق به همه مردم باشد یا اموال شخصی و اختصاصی. بنابراین شخص تالف، موظف به جبران خسارت وارد شده خواهد بود (نجفی، ۱۳۶۷، ص ۴۴). مردم بر اموال خود تسلط دارند که بنا بر این، اگر اشکال شود که بر اساس قاعده تسلیط مالک میتواند در مایملک خود همه گونه تصرف به عمل آورد، بدون اینکه کسی حق مزاحمتی برای او داشته باشد. این قاعده به علت کاربرد وسیع اقتصادی و اجتماعی اش، از دیرباز اساسی ترین قاعده های فقه اسلام بوده است. این قاعده تثبیت کننده ارکان مالکیت است و به علت جایگاه خاص اموال و مالکیت در زندگی روزمره بشر، اهمیت و برجستگی خاصی در بین سایر موضوعات دارد. بنابراین افراد میتوانند هرگونه که بخواهند در اموال خود تصرف و رانندگی کنند. در مقام تعارض این دو قاعده هرگاه مالک بخواهد در اموال خود تصرف نماید؛ ولی این تصرف منجر به ضرر دیگری شود کدام قاعده مقدم میشود؟ آیا فرد میتواند در اموال خود هر تصرفی نماید و لو اینکه به ضرر دیگران شود؟ قاعده لاضرر مقدم میشود و نتیجه این میشود (محقق اردبیلی، ۱۴۱۶ ه.ق، ص ۲۲۷).

هرگاه بین دو قاعده تعارض پیش آید، که مالک نتواند در ملک خود تصرفی کند که منجر به زیان دیگران شود (محمدی، ۱۳۸۰، ص ۱۷۴).

دلالت این ادله مطلق است و هر نوع جنایت بر خود یا دیگری و به خطر انداختن خویش را شامل میشود. بنابراین قدر مشترک این ادله عدم اضرار به خود و دیگر افراد جامعه است.

نظر نگارنده :

در حالی که امور جهان، مبتنی بر نظم است. پس صدفه، ضد نظم است، تصادف از صدفه وقتی است که قانون علت و معلول وجود نداشته باشد، محکوم به بطلان است بنابراین در مورد برخورد دو اتومبیل بهتر است که از عنوان تصادم استفاده شود، زیرا این مستی و یا خواب بودن راننده، برخورد معلل به علتی از قبیل عدم رعایت قوانین، سرعت است.

ضمان راننده در بیان فقها دایر مدار تقصیر طرفین است اما قانونگذار مواردی را که حتی راننده مقصر نیست به نوعی ضامن دانسته است. مانند جایی که عابر پیاده مقصر باشد که دیه وی از محل بیمه ی راننده پرداخت میشود و راننده از تخفیفات بیمه محروم میگردد.

به استناد به آیات قرآن و سایر ادله عدم رعایت قوانین رانندگی از نظر تکلیفی، حرام و از نظریه وضعی موجب ضمان تالف میگردد، و کسی حق تخطی و سرپیچی از این قوانین را ندارد.

دلالت این ادله مطلق است و هر نوع جنایت بر خود یا دیگری و به خطر انداختن خویش را شامل میشود. بنابراین قدر مشترک این ادله عدم اضرار به خود و دیگر افراد جامعه است که تمام انواع اضرار مالی و جانی و همه موارد آنها را دربر خواهد گرفت.

دلالت دلیل عقل بر حرمت در مستقلات عقلی به مناط ظلم بودن چنین عملی؛ در غیر مستقلات، آن را در شمار ادله امر به معروف و نهی از منکر قرار داده، و حکم به حرمت نموده است.

فصل سوم :

بررسی مبانی حقوقی مسئولیت کیفری ناشی از تخلفات راهنمایی و رانندگی

بخش اول :

۱) ارکان تشکیل دهنده تخلفات رانندگی

از جرایم ناشی از حوادث رانندگی در وضعیت کلی حاصل میشود : یکی سلب حیات و دیگری سایر صدمات بدنی. قتل غیر عمد کشتن انسان بدون قصد و ناشی از عدم مهارت ، بی احتیاطی ، عدم دقت، غفلت و عدم رعایت مقررات می باشد.

در این قبیل جرایم رفتار شخص ممکن است به یک نتیجه ضد اجتماعی مانند قتل منجر شود. در حالی که مرتکب در انجام رفتار آگاهی واراده داشته است، اما نتیجه ای که رخ داده هرگز مورد خواست وی نبوده است مع هذا اگر راننده در رفتار خود آنچه را که شرط احتیاط و لازمه دور اندیشی بود رعایت می کرد چنین قتلی هیچ گاه رخ نمی داد پس قتل غیر عمدی در اینجا به واسطه مواردی چون بی احتیاطی و عدم رعایت نظامات دولتی واقع شده است و در رفتار راننده احتمال چنین نتیجه ای می رفت و به لحاظ همین احتمال مقتضی بود که مرتکب خطا شده و دارای مسئولیت کیفری برای واقعه قتلی که رخ داده ،باشد. همین تفسیر نیز در مورد صدمات بدنی غیر عمدی نیز وجود دارد(پورسالویی ، ۱۳۸۹ ، ص ۵۹).

هر چند مقنن در مواد ۷۱۴ لغایت ۷۱۷ ق.م.ا منحصر به قتل و سایر صدمات غیر عمدی ناشی از تخلفات رانندگی پرداخته است ولی بدان معناییست که ارتکاب جنایات عمد از طریق تخلفات رانندگی منتفی است . اختصاص موارد فوق به جنایات های غیرعمدی به لحاظ آن بوده که اکثر قریب به اتفاق جرایم ناشی از تخلفات رانندگی به صورت غیر عمدی واقع می شود . ارکان مادی و معنوی همه جنایات های مذکور (قتل و صدمات غیر عمدی) یکسانند و تفاوت آنها در نتایج مجرمانه و مجازات های مقرر است . لذا ما به ارکان مشترک بین این جنایات قتل و صدمات بدنی غیر عمدی) می پردازیم .

۱-۱) رکن قانونی

رکن قانونی در قانون مجازات عمومی سابق آمده بود. در صورتی که قتل غیر عمدی به واسطه بی‌مبالاتی یا بی‌احتیاطی یا اقدام به امری که مرتکب در آن مهارت نداشته یا عدم رعایت نظامات دولتی واقع شود با توجه به این که حکم این ماده عام و کلی بود و قانون گذار وقت تعریفی از جرم قتل غیر عمدی نداده بود و فقط به تعیین شرایط جرم و مجازات مربوط به آن اکتفا کرده بود.

با توسعه روز افزون وسایل نقلیه و جرایم ناشی از رانندگی و عدم پاسخگویی ماده فوق الذکر، قانون گذار وقت را بر آن داشت تا قانون خاصی برای جرایم ناشی از رانندگی وضع نماید. به همین جهت در سال ۱۳۲۸ قانونی تحت عنوان قانون تشدید مجازات رانندگی در ۱۳ ماده و دو تبصره به تصویب رسید.

قانون گذار دو هدف عمده را در تصویب این قانون مد نظر قرار داده بود، اول اینکه از تعداد جرایم ناشی از رانندگی بکاهد، دوم اینکه با افزایش مجازاتها جرایم ناشی از رانندگی را با وضع آن زمان منطبق سازد. این قانون با اصلاحات و تغییراتی که در سالهای بعد به عمل آمد به قوت خود باقی بود. تا آنکه در سال ۱۳۳۵ قانون تشدید مجازات رانندگان متخلف به تصویب رسید (این قانون با قانون تشدید مجازات رانندگان در سال ۱۳۲۸ اشتباه نشود که مجازات آن با توجه به قانون تشدید ۱۳۲۸ بود).

در اوایل پیروزی انقلاب اسلامی جرایم ناشی از رانندگی مشمول قانون دیات قرار گرفت. در این مورد رأی وحدت رویه ۶۳/۷۸ هیأت عمومی دیوان عالی کشور مقرر می‌دارد: پس از تصویب و ماده ۴ قانون دیات در ۶۱/۹/۲۴ برای قتل غیر عمدی دیه معین شده و به موجب ماده ۲۱۱ قانون مزبور کلیه قوانین که با آن قانون مغایرت دارد از جمله قانون تشدید مجازات رانندگان به صراحت نسخ گردیده است. لیکن قانون دیات نیز جوابگوی مشکلات ناشی از رانندگی نبود. از جمله آنکه قانون دیات جرایم رانندگی را یک جرم خصوصی میدانست که با شکایت شاکی خصوصی قابل پیگیری و با گذشت وی از شکایت، پیگیری قانونی متوقف می‌شد.

شد در صورتی که صرف تعیین مجازات دیه برای این جرایم در قبال صدمات جبران ناپذیری که از آن ناشی می‌شود، کفایت نمی‌کرد. لذا در سال ۱۳۹۲ مقررات خاصی در قانون تعزیرات راجع به این قبیل جرایم پیش بینی گردید. در این قانون ماده ۱۴۹ اختصاص به قتل غیر عمدی ناشی از تخلفات رانندگی داشت و سایر صدمات بدنی در مواد ۱۵۱، ۱۵۲، ۱۵۰ تشریح شده بود. در ماده ۱۴۹ قانون تعزیرات مقرر شده بود (هر گاه قتل غیر عمدی به واسطه بی احتیاطی یا عدم مهارت راننده (اعم از وسائط نقلیه زمینی با آبی) و یا متصدی وسیله موتوری یا عدم رعایت نظامات دولتی واقع شود مرتکب از سه ماه تا دو سال حبس و نیز به تأدیه در صورت مطالبه از ناحیه اولیای دم محکوم می‌شود) این ماده در واقع رو نویس ماده ۱ قانون تشدید مجازات رانندگان مصوب ۱۳۲۸ بود.

با این تفاوت که اولاد آن قانون، مجازات مرتکب حبس از دو تا سه سال بود در صورتی که در قانون تعزیرات، مدت حبس به سه ماه تا دو سال تقلیل یافته بود. ثانیاً: در آن قانون مرتکب علاوه بر حبس به پرداخت غرامت از پنج هزار ریال الی پنجاه هزار ریال محکوم می‌گردید که در واقع مجازات مالی سنگینی بود در حالی که در قانون تعزیرات علاوه بر حبس به تأدیه دیه در صورت مطالبه از ناحیه اولیاء دم محکوم می‌شد. دلیل این تغییر شاید به علت حق الناس شناخته شدن این جرایم بود (شام بیاتی، ۱۳۷۴، ص ۲۴۴ و ۲۴۵).

متعاقباً جرایم ناشی از تخلفات رانندگی موضوع مواد ۷۱۴ به بعد قانون مجازات اسلامی گردید تفاوت آشکاری که در ماده ق.م. ۱.۷۱۴ نسبت به ماده ۱۴۹ قانون تعزیرات مشاهده می‌شود اولاً اضافه شدن وسایط نقلیه هوایی است و اینکه حداکثر مدت حبس تغییر کرده است و بیشتر شده و شاید علت این تغییر آن باشد که قانون گذار خواسته است با بیشتر کردن مجازات این قبیل جرایم میزان بازدارندگی و دقت عمل افراد را بیشتر کند (زراعت، ۱۳۹۳، ه.ش، ص ۱۲۴).

به هر حال در حال حاضر عنصر قانونی قتل و صدمات غیر عمدی ناشی از تخلفات رانندگی مواد ۷۱۴-۷۱۷ ق.م.ا. می‌باشد.

ماده ۷۱۴ ق.م.ا: هرگاه بی احتیاطی یا بی مبالاتی یا عدم رعایت نظامات دولتی یا عدم مهارت راننده (اعم از وسایط نقلیه زمینی، آبی یا هوایی) یا متصدی وسیله موتوری منتهی به قتل غیر عمدی نشود مرتکب به شش ماه تا سه سال حبس و نیز به پرداخت دیه در صورت مطالبه از ناحیه اولیا دم محکوم می شود.

ماده ۷۱۵ ق.م.ا: هرگاه یکی از جهات مذکور در ماده ۷۱۴ موجب مرض جسمی یا دماغی که غیر قابل علاج باشد و یا از بین بردن یکی از حواس یا از کار افتادن عضوی از اعضای بدن که یکی از وظایف ضروری زندگی انسان را انجام دهد یا تغییر شکل دائمی عضو یا صورت شخص یا سقط جنین شود مرتکب به حبس از دو ماه تا یک سال و به پرداخت دیه در صورت مطالبه از ناحیه مصدوم محکوم می شود.

ماده ۷۱۶ ق.م.ا: هرگاه یکی از جهات مذکور در ماده ۷۱۴ موجب صدمه بدنی شود که موجب نقصان یا ضعف دائم یکی از منافع یا یکی از اعضای بدن شود و یا باعث از بین رفتن قسمتی از عضو مصدوم گردد، بدون آن که عضو از کار بیوفتد یا باعث وضع حمل زن قبل از موعد طبیعی شود مرتکب به حبس از ده ماه تا یک سال و پرداخت دیه در صورت مطالبه از ناحیه مصدوم محکوم خواهد شد.

ماده ۷۱۷ ق.م.ا: هرگاه یکی از جهات مذکور در ماده ۷۱۴ باعث صدمه بدنی شود مرتکب به حبس از یک تا پنج ماه و پرداخت دیه در صورت مطالبه از ناحیه مصدوم محکوم می شود.

۱-۲) رکن مادی

رکن مادی جرایم و صدمات بدنی غیر عمدی در نتیجه رانندگی شامل رفتار مجرمانه مرتکب، موضوع جرم، وسیله جرم، نتیجه مجرمانه (تحقق قتل یا صدمه بدنی) و رابطه علیت بین عمل مرتکب و قتل یا صدمه بدنی است.

۱-۲-۱) رفتار مجرمانه

رفتار مجرمانه عمل مرتکب در جرایم رانندگی به صورت فعل محقق می شود. مثل زمانی که راننده ای به عابری می زند و موجب مجروح شدن وی شود. خطای راننده جنبه مادی دارد و به صورت فعل می باشد. لیکن گروهی نظر دارند این جرایم به شکل ترک فعل نیز محقق می شود چرا که یکی از مصادیق تقصیر بیمبالاتی و عدم رعایت نظامات دولتی است که از مصادیق بارز ترک فعل می باشد (شام بیاتی، ۱۳۷۴ ه.ش، ص ۲۴۶).

درحالی جهت تحقق جرم غیر عمدی ناشی از رانندگی انجام عمل تصدی و رانندگی ضروری است و عمل رانندگی از مصادیق فعل می باشد چرا که ترک فعل تا زمانی که به یک نتیجه مجرمانه ای منتج نشود صرفاً یک تخلف قانونی است و نمی تواند فاعل آنرا به عنوان فاعل جرم غیر عمدی محاکمه کرد.

۱-۲-۲) موضوع جرم

موضوع جرم آن چیزی است که جرم بر آن اتفاق می افتد. مثل مال منقول که موضوع جرم سرقت است. لیکن در جرایم رانندگی موضوع جرم هم میتواند جاندار باشد و هم غیر جاندار چرا که ممکن است مجنی علیه این جرایم انسان باشد.

راننده ها با سرنشینان یا اشخاص ثالث اعم از آنکه وسیله نقلیه ماشین باشد یا اسب با درشکه و که در این صورت مرتکب یا مرتکبین بایستی دیه مجنی علیه رامتحمل شود. با آنکه تصادم فقط به وسایل نقلیه خسارت وارد کند نه به انسان.

۱-۲-۳) وسیله جرم

وسيله جرم جهت تحقق این جرایم همانگونه که گفته شد ما نیازمند وسیله نقلیه هستیم. اینکه وسیله نقلیه چیست و چه شرایطی بایستی داشته باشد را درمبحث کلیات مبسوط شرح داده ایم

۱-۲-۴) نتیجه مجرمانه (تحقق قتل یا صدمه بدنی)

نتیجه مجرمانه (تحقق قتل یا صدمه بدنی) آنچه که مسلم است وجود مصادیقی که در ماده ۷۱۴ ق.م.ا به عنوان خطای جزایی، بی احتیاطی، بی مبالاتی ذکر شده است به تنهایی برای احراز وقوع جرم کافی نیست و تا هنگامیکه این موارد خطاهای جزایی به یک قتل یا آسیب منتهی نگردد نمی توان مرتکب را از نظر جزایی مسئول دانست.

احراز تحقق صدمه با قتل در میزان مجازات مرتکب مؤثر بوده به نحوی که کیفر این جرایم متناسب با نتیجه حاصله از عمل بزهکار است. مادام که یکی از این نتایج در عالم ماده و خارج به وقوع نپیوندد نمی توان مرتکب را هر چند متخلف و خطاکار باشد از این حیث تعقیب کرد. به همین دلیل شروع به این جرم اصولاً قابل مجازات نیست.

۱-۲-۵) محرز شدن رابطه سببیت بین عمل مرتکب و صدمه وارده

محرز شدن رابطه سببیت بین عمل مرتکب و صدمه وارده شرط تحقق مسئولیت کیفری، وجود رابطه سببیت است، این بدان معناست که رابطه سببیت در کنار دیگر شروط مورد نیاز مسئولیت کیفری قرار میگیرد علت اشتراط رابطه سببیت برای تحقق این رکن است. رابطه سببیت واسطه ای است که فعل و نتیجه جرم را به هم می پیوندد (حسنی، ۱۳۸۵ ه.ش، ص ۸۳).

همان طور که گفته شد تحقق مواد ۷۱۴-۷۱۷ ق.م.ا موقوف به مرگ یا صدمه بدنی مجنی علیه است و تفاوتی ندارد که مفتول سرنشین وسیله نقلیه مرتکب بوده یا هر شخص دیگری باشد. در هر حال این نتایج (مرگ یا صدمه) باید ناشی از عمل مرتکب باشد.

این بخش از عنصر مادی به این معنی است که لازم است بین عمل مرتکب که به شکل خطای جزایی صورت گرفته و نتیجه حاصل که همان قتل و صدمات غیر عمدی است رابطه ای وجود داشته باشد این قسمت در قسمت رابطه سببیت در بخش تقصیر، بحث خواهد شد به گونه ای که نتیجه را حاصل از عمل مرتکب نماید. فاصله زمانی بین عمل و نتیجه حاصله تأثیری در انتساب حادثه به مرتکب ندارد و اگر ثابت شود که قطع عضو بعد از یکسال از وقوع حادثه به علت حادثه بوده به حساب مرتکب منظور می شود (شامبیاتی، ۱۳۷۴، ص ۲۶۶).

به هر حال تحقق احراز رابطه علیت بین عمل مرتکب و نتیجه حاصله موکول به احراز تقصیر راننده با متصدی وسیله موتوری دریکی از مصادیق بی مبالاتی، بی احتیاطی، عدم مهارت، و یا عدم رعایت نظامات دولتی است. برای چگونگی احراز تقصیر در حال حاضر از کارشناسان تصادفات استفاده می شود.

۱-۳) رکن معنوی قتل و صدمات بدنی غیر عمدی ناشی از تصادفات

رکن معنوی قتل و صدمات بدنی غیر عمدی ناشی از تصادفات عنصر معنوی جنایات ناشی از حوادث رانندگی قتل یا ایراد صدمه ای است که بر اثر بی احتیاطی یا بی مبالاتی یا عدم مهارت راننده به وجود می آید.

اراده در انجام فعل پایه رکن معنوی است و فقدان آن موجب عدم تحقق این رکن شده در نهایت جرم واقع نخواهد شد. لیکن مرتکب غیر از اینکه رانندگی را عالماً عامداً انجام داده نباید هیچ قصد دیگری داشته باشد. ولی هرگاه بی احتیاطی راننده منتهی به زوال اراده شود و نتیجه حاصله مانند قتل ناشی از فعل غیر ارادی باشد، نمی توان مرتکب را به دلیل نداشتن اراده در این لحظه حادثه، از مسئولیت کیفری مبری دانست. بنابراین اگر کسی به رغم خستگی مفرط به رانندگی ادامه دهد و یا با علم به اینکه مبتلا به صرع است مبادرت به رانندگی کند و به خواب رود و یا دچار حمله شود و در آن وضعیت که فاقد اراده است حادثه ای اتفاق افتد مورد را باید از مصادیق جنایت های ناشی از بی احتیاطی در رانندگی به حساب آورد (آقای نی، ۱۳۸۵، ص ۲۸۸). و خطا از نظر لغوی به معنی نادرست و ضد ثواب بکار می رود خطا مقابل عمد نیز به کار می رود و آن عبارت است از وصف عملی که فاعل آن دارای قوه تمیز بوده و تحت غفلت نسیان یا جهل یا اشتباه یا بی مبالاتی و عدم احتیاط عملی که مخالف موازین اخلاق (خطا اخلاقی) با قانون است مرتکب شده باشد. فاعل عمل خطائی برعکس فاعل عمل عمدی قصد نتیجه ندارد.

خطاء در امور کیفری عبارت است از بی مبالاتی و بی احتیاطی و عدم رعایت مقررات دولتی و عدم مهارت تبصره ماده ۳۳۶ ق.م.ا از خطاء به عنوان تقصیر یاد نموده و تفسیر را اعم از بی احتیاطی و بی مبالاتی و عدم مهارت و عدم رعایت نظامات دولتی می داند.

به طور کلی تشخیص خطاء با عرف است و احراز این جرایم بایستی با نظر کارشناس و کاردان فنی صورت گیرد البته پایه اصلی تصمیم گیری با دادرس دادگاه است چه در تشخیص علت حدوث نتیجه و چه در مورد خطای مرتکب .

به این شکل که ابتدا مقصرتوسط کارشناس مشخص می شود و سپس دادرس دادگاه باتوسل به نظر کارشناس رسیدگی میکنند زیرا ممکن است خیلی از مواردی که کارشناس یا پزشکی قانونی ناشی از حادثه می دانند از قبل وجود داشته باشد (شامیاتی ، ۱۳۷۴ ، ص ۲۶۷).

اما آیا نظرات کاردانهای فنی برای دادگاه الزام آور است؟ در این باره باید گفت که آنها صرفا نظر دهنده خبرتلقی شده وقبول آن بستگی به اوضاع واحوال پرونده ونظردادگاه داشته وبرای دادگاه الزام آورنمی باشد به طور کلی ارجاع امر به کارشناسی از یک سو، داشتن جنبه فنی و تخصصی موضوع را در نظر . دادگاه ، می رساند که خود گویای عدم امکان دادگاه در تشخیص آن ، بدون نظر ، کارشناس است.

از سوی دیگر احراز جنبه موضوعی دعوا، نهایتا با دادگاه است. قانون جدید با تکرار تقریبی نص ماده ۴۶۰ قانون قدیم می گوید: در صورتی که نظرکارشناس با اوضاع و احوال محقق و معلوم مورد کارشناسی ، مطابقت نداشته باشد، دادگاه به آن ترتیب اثر نخواهد داد (ماده ۲۶۵ فی ا.د.م). نص مزبور با دقت لازم تنظیم شده : زیرا اگر دادگاه ، در هر حال ، مکلف به پیروی از نظر کارشناس باشد ، به نوعی صلاحیت قضاوت دادگاه ، با نمایندگی ، به کارشناس داده شده که خلاف اصول است(شمس ، ۱۳۸۴ ، ص ۳۴۷ و ۳۴۸).

همانگونه که گفته شد قتل و صدمات غیر عمدی در صورتی موجب مسئولیت کیفری می گردد که مبتنی بر یک خطای جزایی اعم از سبک یا سنگین باشد پس در هر مورد که خطا به طور کلی نباشد مسئولیت کیفری هم منتفی است . به هر حال قانون گذار خطا را تعریف نکرده است

ولی در مواد ۷۱۴ و ۷۱۵ ق.م.ا به ذکر مصادیق آن اکتفا نموده است این نکته را نیز باید اضافه کرد که دادگاه هنگامی که قتل و صدمات بدنی غیر عمدی ناشی از تخلفات رانندگی را مواد ۷۱۴-۷۱۷ ق.م.ا حراز کند باید نوع خطا و کیفیت آنرا در دادنامه قید نماید (گلدوزیان ، ۱۳۸۴ ، ص ۶۴).

حال سوالی که مطرح می شود آن است که جرایم رانندگی جرایمی هستند که به شکل خطای محض اتفاق می افتند یا شبه عمد یا در حکم شبه عمد؟ علت آنکه قانون گذار ما از واژه در حکم شبه عمد استفاده کرده چه می باشد؟

برای پاسخ به سوال فوق ابتدا بایستی ارکان قتل شبه عمد را مورد اشاره قرار دهیم : ۱- اراده ارتکاب، ۲- قصد فعل بر شخص مجنی علیه ۳- نداشتن قصد نتیجه با قصد کشتن، ۴- نوعا کشنده نبودن فعل مجرمانه، ۵- وجود رابطه استنادی بین فعل مجرمانه و نتیجه به طور خلاصه در جرایم شبه عمدی علی رغم اینکه عمل نوعا کشنده نیست و متهم نیز قصد کشتن ندارد ولی از عمل او اتفاقا نتیجه ای به بار می آید که استناد به فعل او دارد.

پرسش این است که آیا در تصادمات می توان گفت که قتل شبه عمد رخ داده است و گفته شد برای اینکه قتلی شبه عمد تلقی گردد وجود قصد فعل برای مجنی علیه یک عنصر ضروری است از طرف دیگر این فعل قصد شده بر روی مجنی علیه نباید نوعا کشنده باشد. با قبول این دو نکته باید گفت:

که در تصادمات رانندگی نمی توان تصور قتل شبه عمد را نمود ، زیرا در صورتی که راننده ای قصد فعل بر روی مجنی علیه را نماید چون نوع فعل رانندگی غالباً و نوعا کشنده است ، مثال فوق داخل در مبحث قتل‌های عمدی از جمله بند ب ماده ۲۰۶ ق.م.ا است که اشعار میدارد: «مواردی که قاتل عمدا کاری را انجام دهد که نوعا کشنده باشد هر چند قصد کشتن شخصی رانداشته باشد بنابراین قتل ناشی از تصادمات رانندگی ، قتل شبه عمد نخواهد بود، چون نمی توان از قصد فعل وارده بر مجنی علیه سخن گفت در حالی که وجود این قصد برای تحقق قتل شبه عمد یک ضرورت است.

بنابر این باید گفت در تصادمات رانندگی، رانندگان وسایل نقلیه بدون اینکه نسبت به سرنشینان یا عابران قصد فعلی داشته باشند تنهادر اثر بی احتیاطی و سایر مصادیق خطای جزایی سبب قتل می شوند. بنابراین ارکان لازم در فرض مذکور از این قرار است: ۱- اراده ارتکاب، ۲- نداشتن قصد فعل بر مجنی علیه، ۳- نداشتن قصد نتیجه ۴- وجود خلای جزایی، ۵- احراز رابطه استناد بین خطای جزایی و نتیجه حاصله. این چنین قتلی در قانون مجازات اسلامی در حکم شبه عمد نامیده شده است که حکم آن در تبصره ۳ ماده ۲۹۵ آمده است. در واقع قتلی که اصولاً خطای محض باید به شمار آید به دلیل اینکه به قصد فعل وجود دارد و نه قصد کشتن قانون گذار طی یک حکم و صرفاً به لحاظ وجود خطای جزایی از شمول خطای محض خارج نموده و آنرا در حکم شبه عمد تلقی کرده است، در صورتی که قتل فوق را در حکم شبه عمد بدانیم این نتیجه به دست می آید که در صورت فقدان خطای جزایی و رعایت کلیه ضوابط ایمنی مسئولیت متوجه راکب بی تقصیر وسیله نقلیه نخواهد بود

حال سوال دیگری که مطرح میشود آن است که آیا در تصادمات رانندگی قتل خطای محض قابل تصور است؟

یکی از مصادیق قتل و صدمات بدنی غیر عمدی، قتل یا نقص عضو خطای محض است. بند الف ماده ۲۹۵ ق.م.ا خطای محض را چنین تعریف کرده است قتل یا جرح یا نقص عضو که به صورت خطای محض واقع می شود و آن در صورتی است جانی نه قصد جنایت نسبت به مجنی علیه داشته باشد و نه قصد فعل واقع شده بر او را.. (محقق حلی در تعیین ضابطه قتل خطای محض می فرماید: (الخطاء المحض، أن یکون مخطئاً فی فعله و قصده) یعنی مرتکب در فعل و قصدش خطا دارد (محقق حلی، ۱۴۰۳ ه.ق، ص ۲۴۵).

قتل خطای محض زمانی قابل تحقق است که واقعه تصادم (قتل یا صدمات بدنی ناشی از تصادم بالمباشره باشد اما در صورتی که قتل بالتسبیب رخ دهد نظربه اینکه درتسبیب مسئولیت زمانی مستقر میشود که تعدی و عدوانی در بین باشدو قتل همراه با تقصیرمشمول تبصره ۳ ماده ۲۹۵ در حکم شبه عمد می باشد نمی توان از خطای محض بودن قتل سخن به میان برد،

برای روشن شدن بحث بایستی دید دخالت عوامل تصادم در جنایت و تلف از مصادیق مباشرت است یا تسبیب؟ در کتب فقهی و حقوق اشاره صریحی به این امر دیده نشده و تنها از تحلیل احکام مندرج در این کتب و قوانین می توان به این پرسش پاسخ داد.

در صورتی که هر یک از عوامل را سبب جنایت و تلف بدانیم نتیجه این می شود که اولاً در صورت عدم تقصیر اسباب ضمانی بر هیچ یک از آنان نیست و ثانیاً اگر فقط یکی از اسباب باشد تنها او ضامن است و ثالثاً در صورتی که جنایت ناشی از سببیت باشد از دو حال خارج نیست یا عمدی است یا شبه عمدی و در هیچ حالتی جنایت به تسبیت نمی تواند از باب خطای محض و موجب تکلیف عاقله بر پرداخت دیه شود زیرا همانطور که بیان شد در جنایت از باب تسبیت شرط برقراری رابطه استناد تقصیر مسبب است و از سوی دیگر در صورتی که جنایت حاصله شرط برقراری رابطه استناد تقصیر مسبب است و از سوی دیگر در صورتی که جنایت حاصله ناشی از تقصیر جانی باشد از مصادیق جنایت در حکم شبه عمد است پس در هیچ حالتی نمی توان جنایت به تسبیب را از باب خطای محض دانست مگر در یک مورد استثنائی که آن هم جنایت کودک و دیوانه است که جنایت عمدی و شبه عمدی این دو گروه در حکم خطای محض می باشد این در حالی است که قانون مجازات اسلامی در موارد ۱۳۳۴ و ۱۳۳۵ و ۳۳۷ فرض خطای محض بودن جنایت و ضمان عاقله را در نظر گرفته که بسیار بعید است که تنها ناظر به حالت استثنائی تصادم دو صغیر یا دیوانه باشد و مسلماً " قانون در این مورد فرض جنایت خطای محض را در تصادم پذیرفته است.

علاوه بر این ماده ۳۳۶ در مورد ضمان مالی نیز در فرضی که هیچ کدام از طرفین تقصیری در وقوع تصادم نداشته باشند نیز هر دو را ضامن می داند در حالی که اگر ضمان از باب تسبیب باشد برای برقراری رابطه استناد عرفی تقصیر سبب لازم است .

بنابراین قانون گذار ضمان ناشی از تصادم را تنها از باب سببیت ندانسته و در واقع عرف نیز عمل متصادمین را صرفاً سببیت نمی داند فرض دیگر این مورد قابل تصور است مباشرت عوامل در ایجاد تلف و جنایت است اگر نقش عوامل را صرفاً مباشرت در تلف و جنایت بدانیم در این

صورت در هر حالتی ضمان مستند به مباشرین است چه هر دو مقصر باشند و چه هیچکدام یا تنها یکی از آنها مقصر باشد. این در حالی است که ماده ۳۳۶ قانون مجازات اسلامی در صورتی که در تصادم تنها یکی از متصادمین مقصر باشد فقط او را ضامن دانسته در صورتی که در مباشرت اصولاً تقصیر شرط رابطه و استناد نیست و در صورت اجتماع مباشرین به نحوه اشتراک در وقوع تلف با جنایت تلف و جنایت به همه مباشرین مستند است. بنابراین صرف مباشر دانستن عوامل نیز در تصادم صحیح نیست و مشکل کیفیت مداخله عوامل را حل نمی کند. پس اگر متصادمین را صرفاً اسباب یا مباشرین تلف و جنایت بدانیم نمی توان تحلیل درستی از مواد قانونی و نظرات فقها به دست دهیم.

و در واقع به دلیل ماهیت خاص تصادم تحلیل موقعیت متصادمین در جنایت از ظرافت ویژه ای برخوردار بوده و فراتر از روابط ساده مباشرت و تسبیب است.

در تصادم هریک از متصادمین از طرفی مباشر و از سوی دیگر سبب هستند به این شکل که در تصادم هریک از طرفین بالمباشره خسارت و جنایتی را به خود وارد می نماید و همچنین بالمباشره خسارت و جنایتی را به طرف مقابل در عین حال در خسارتی که دیگری به او وارد می کند سبب است و هم همچنین در خسارتی که خودش وارد می نماید نیز سببیت دارد.

این موضوع را می توان در مثالی بیان کرد: فرض می کنیم که **A** و **B** با یکدیگر تصادم نموده و جنایتی بر هر دو وارد می شود حال در جنایت حاصله به هر کدام هر دو این شکل دخالت داشته اند:

A در جنایتی که به خود وارد می کند مباشر است.

B در جنایتی که به خود وارد می کند مباشر است.

A در جنایتی که به **B** به او وارد می کند مباشر است.

B در جنایتی که به **A** وارد می کند مباشر است.

در عین حال:

A در جنایتی که به وارد می کند سبب است.

A در جنایتی که B به خودش وارد می کند سبب است .

B در جنایتی که A به او وارد می کند سبب است .

وبالاخره B در جنایتی که A به خودش وارد می کند سبب است .

بنابراین هر یک از طرفین در جنایتی که به خود و به دیگری وارد می کند مباشر است و در جنایتی که دیگری به او و دیگری به خودش وارد می کند سبب است .

۱-۳-۱) مفهوم خطای جزایی (تقصیر)

اصطلاح تقصیر یا خطای جزایی که بر اساس منابع قانونی در حقوق جزا در مقابل عمد استعمال میشود ، مفهومی است اجتماعی برای مقصر شناختن مرتکب جرایم غیر عمدی با شبه عمدی ، به عبارت دیگر احراز تقصیر از ناحیه مرتکب جرم غیر عمدی وسیله ای برای حفظ نظم اجتماعی و رعایت مقررات حاکم بر زندگی مشترک افراد جامعه است. در عصر ما به لحاظ گسترش جوامع شهری و دامنه پیشرفت های علمی و صنعتی ، تشخیص مفهوم اجتماعی تقصیر پیش از پیش اهمیت پیدا کرده است و تقصیر مرتکب جرم غیر عمدی با توجه به شرایط و اوضاع و احوال خارجی حاکم بر وقوع جرم توجیه میشود.

بدین معنی هرگاه مجرمی که اصولاً قصد نتیجه حاصل از عمل خود را ندارد ولی نمی تواند اعمال و رفتار خود را با شرایط زندگی مشترک در اجتماع و نظامات و مقرراتی که در فرهنگ همگانی پذیرفته شده است انطباق دهد و در اثر سهل انگاری یا غفلت صدمه یا ضرر و زیانی به دیگری وارد کند با موجبات اخلال در امری از امور اجتماعی را فراهم سازد بر امر داوری عرف چون چنین شخصی با غفلت و سهل انگاری خود عملاً عدم اطاعت به نظامات اجتماعی را بروز داده است ، مقصر و خطاکار شناخته می شود.

بدین ترتیب مفهوم اجتماعی تقصیر پدیده ایست که از عدم انطباق رفتار آدمی با نظام حاکم بر زندگی مشترک در اجتماع حاصل میگردد و مبنای مسئولیت کیفری مرتکب غیر عمدی را تشکیل میدهد، تقصیر از جمله مفاهیم مصطلح و رایج در حقوق مدنی و جزایی است. در قوانین مدنی و جزایی با اینکه به دفعات واژه تقصیر و مصادق آن ذکر شده معهذا تقصیر به صراحت تعریف نشده است (به موجب ماده ۹۵۳ ق.م. تقصیر اعم است از تعدی تفریط و به موجب تبصره ماده ۳۳۶ ق.م.ا. مصوب ۱۳۷۰ تقصیر اعم است از بی احتیاطی و بی مبالاتی، عدم مهارت، عدم رعایت نظامات دولتی).

حقوقدانان تعاریف گوناگونی از تقصیر ارائه کرده اند: (تقصیر عبارت است انجام دادن یا ترک کار نادرستی که پیش بینی حدوث نتیجه سوء آن در همان شرایط وقوع، برای هر شخص متعارف و محتاطی محتمل می باشد) یا آنکه گفته اند: (تقصیر عبارت است از رفتار نمودن، آنگونه که باید رفتار شود یعنی انجام ندادن امری که باید انجام شود و یا خودداری از امری که باید خودداری شود) (ولیدی، ۱۳۸۲، ص ۲۶۳). نکته ای که باید متذکر آن شد این است که، شکی نیست چنانچه اتلاف به صورت مباشرت صورت گرفته باشد، به طور مطلق موجب ضمان خواهد بود خواه شخص مرتکب تعدی و تفریط شده یا نشده باشد از این رو حتی اگر جنایت به نحوه کاملاً تصادفی نیز رخ داده باشد، باز ضمان بر عهده مباشر خواهد بود مانند موردی که به علت بریدن ترمز اتومبیل، راننده وسیله نقلیه بی آنکه مرتکب تقصیر شده باشد با دیگری تصادف و منجر به خسارت جانی و مالی او شود (امامی، ۱۳۸۵، ص ۳۸۴).

معدالک در مواردی که عمل مستقیماً منجر به خسارت نمی گردد، استناد خسارت یا جنایت و صدمه حاصله به مسبب بدون آنکه مرتکب تقصیری شده باشد محل تردید است.

زیرا هر چند به لحاظ فلسفی اسباب و علل و شروط همگی در پدید آمدن جنایت نقش دارند لیکن عرف در قضاوت نهایی خود تنهائیک عامل یا عوامل محدودی را در نظر گرفته و فعل را به آن استناد میدهد از این روست که استناد فعل به فردی که جنایت را مستقیماً مرتکب نشده و یا ایجاد سبب، قصد تحقق آنرا نیز نداشته و در عمل خویش مرتکب مسامحه نشده است،

مورد تردید است فقها نیز در این زمینه اختلاف نظر دارند برخی تقصیر را شرط ضمان دانسته اند (محقق حلی، ۱۴۱۰ ه.ق، ص ۲۵۴).

برخی نیز ضمان را به نحو اطلاق پذیرفته اند (نجفی، ۱۴۱۲ ه.ق، ص ۹۷).

معذالک از نظر گروهی با توجه به اینکه شرط تقصیر و ضمان سبب با صراحت و به صورت قاعده ای کلی در ق.م آذکر نشده و صرفاً از جمع بندی مواد مختلف چنین شرطی استنباط میشود به نظر برخی حقوقدانان باید مورد را از موارد سکوت قانون یا اجمال آن دانست (قیاسی، ۱۳۷۵، ص ۱۱۷).

ولیکن از نظر ما در تسبیب مسئولیت زمانی مستقر میگردد که فرد تقصیری کرده باشد.

حال سوالی که مطرح می شود آن است که آیا معنای عدوان و تقصیر یکی است و بایستی گفت که معنای لغوی عدوان عمل غیر مجازی می باشد که شرعاً و قانوناً جایز نمی باشد. و تقصیر به معنی مسامحه و سهل انگاری است که به شکل فعل و ترک فعل صورت می پذیرد و میان این دو رابطه عموم و خصوص من وجه وجود دارد. قانون مجازات ما تقصیر را چنان تعریف نموده که عدوان را نیز شامل می شود چرا که در ماده ۳۳۶ ق.م.ا و تقصیر اعم است از بی احتیاطی، و عدم رعایت نظامات دولتی، که عدم رعایت نظامات دولتی همان عدوان است بنابر این از دیدگاه قوانین موضوعه هر عدوانی تقصیر است ولی هر تقصیری عدوان نیست.

۱-۳-۲) شرایط تحقق تقصیر

شرایط تحقق تقصیر هم با توجه به تعریف تقصیر به عنوان یک امر اجتماعی و عینی، شرایط لازم برای تحقق آن عبارتند:

الف: وقوع رفتار نادرست زیان بار: بدون تردید، برای این که شخصی را مقصر بشناسیم لزوماً باید یک رفتار مادی خارجی محسوس و ملموس برخلاف نظامات اجتماعی از او صادر شده و سرزده باشد. این رفتار نادرست ممکن است به صورت فعل مثبت و انجام دادن کار باشد. مثلاً: راننده بی احتیاطی به علت رانندگی با سرعت بیش از حد مقرر باعث قتل غیر عمدی دیگری بشود. یا به صورت فعل منفی (خودداری از انجام وظیفه یا تکلیفی) باشد. مانند راننده بی

مبالاتی که عیب و نقص ترمز اتومبیل خود را قبلاً برطرف نمی کند و در حین رانندگی با آن ، هنگامی که پشت چراغ قرمز می رسد و می خواهد ترمز کند به علت خرابی ترمز نمی تواند اتومبیل خود را به موقع متوقف کند و در نتیجه باعث ضرر و زیان به اتومبیل جلوتر می شود. در مورد ترک فعل های نادرست نکته بسیار مهمی را که نباید از یاد برد این است که خودداری از انجام کار با ترک فعل، زمانی می تواند تقصیر جزائی محسوب گردد که شخصی بر طبق قانون یا قرارداد یا برحسب وظیفه شغلی و حرفه خود و یا نظامات و مقررات اجتماعی و دولتی، مکلف به انجام دادن کاری بوده و ترک آن موجب صدمه یا ضرر و زیان دیگری شده باشد.

ب: توجه به جنبه عینی و خارجی رفتار نادرست: مقصود از جنبه های عینی و اجتماعی رفتار نادرست، این است که در بررسی تقصیر ناشی از بی احتیاطی یا غفلت، که باعث ورود صدمه یا زیان شده است، باید رفتار نادرست مرتکب جرم را با رفتار فرد متوسط و عادی که نماینده و مظهر اخلاق و رسوم اجتماعی است، مقایسه و ارزیابی کرد. تا معلوم شود که اگر چنین انسان متعارفی در همان شرایط حاکم بر وقوع جرم قرار می گرفت چه گونه رفتاری را از خود نشان می داد.

اگر رفتار هر دو مشابه هم نبود، یعنی یکی رفتار عادی و دیگری رفتار غیرعادی و نادرست داشت از مفهوم اجتماعی و عینی و خارجی تقصیر، تنها به توانائی فهم و درک مقصر اکتفاء نشده است، بلکه داوری عرف پایه تشخیص رفتار نادرست خواهد بود.

مثلا : در یک حادثه رانندگی برای تمیز تقصیر راننده آن باید رفتار او را با رفتار یک راننده عادی و معمولی و در شرایط وقوع حادثه با کارشناس و کاردان فنی ارزیابی کرد. در صورتی که رفتار مرتکب جرم با رفتار راننده عادی تفاوت داشت او را مقصر و بی احتیاط می شناسیم. در مورد قصور و کوتاهی مرتکب نیز باید در بررسی های قضائی معلوم گردد که راننده امکانات و مهارت خود را برای جلوگیری از وقوع حادثه و ایراد صدمه و زیان احتمالی، که به وجود آمده

است به کار نگرفته و ترک فعل کرده است. بدین ترتیب برای تمیزتقصیر جزائی در هر مورد دادگاه باید رفتار و عمل مرتکب جرم را به نحوی که اشاره شد ارزیابی کند تا بتواند تقصیر را احراز و در حکم دادگاه قید کند.

۱-۳-۳) میزان مسئولیت ناشی از تقصیر

در مقررات و نصوص جزائی حاضر درصد و میزان تقصیر مرتکب و تاثیر آن در مسئولیت وی مسکوت مانده است. معذالک به موجب ماده ۳۶۵ ق.م.ا چنانچه چند نفر با هم سبب آسیب یا خساراتی شوند به طور مساوی عهده دار خسارت وارده خواهند بود. به نظر می رسد با توجه به عموم اطلاق این ماده فرقی نمی کند که میزان تقصیر هر یک از اسباب در ورود آسیب یا خسارت به چه اندازه باشد بلکه صرف اسباب در ایجاد آسیب یا خسارت آنها را مسئول پرداخت خسارت به طور مساوی می کند به نظر می توان با استفاده از وحدت ملاک این ماده و تعمیم آن نسبت به موارد مباشرت در ورود آسیب یا جنایت مسئولیت مباشر را نیز بر این اساس مساوی با سایرین، مباشرین دانست. از این رو در هر دو، این باره نیز نحوه پرداخت دیه صرف نظر از میزان تقصیر مرتکبین به صورت بالمناصفه خواهد بود (یاری ، ۱۳۸۴ ، ص ۲۳۶) .

اداره حقوقی قوه قضائیه نیز در این زمینه طی نظریه مشورتی ماده ۷/۶۷۴۶-۱۳ اظهار داشته و هر چند نظر کارشناسی ذی ربط مبنی بر تقصیر راننده تریلر به میزان ۲۰٪ و میزان تقصیر راکب موتورسیکلت که به قتل رسیده ۸۰٪ است با توجه به مقررات باب ششم ق.م.ا راننده تریلر مسوول پرداخت نصف دیه کامله است نه ۲۰٪ از نصف دیه کامله. بدیهی است که در حالت مقصور در این باره تهاتر حاصل می شود و از دارایی هیچ یک از متضامین چیزی به طرف دیگر داده نمی شود. مگر آنکه یکی از آنان مرد و دیگری زن باشد که در این صورت به خاطر تفاوت دیه، باید از مال زن یک چهارم دیه خارج و به اولیای مرد داده شود (گرچی ، ۱۳۸۰ ، ص ۵۱).

به نظر ما این که در این باره بایستی هر کدام از برخوردار کنندگان نصف دیه دیگری را بپردازد آن است که هر کدام ۵۰٪ در قبل خود شرکت دارند و ۵۰٪ آن منسوب به فعل دیگر است. بنابراین نصف دیه هر کدام بر هدر می رود چون خود شخص موجب فعل خود شده است، البته این هم در صورتی عادلانه است که نسبت قتل به هر کدام بالسویه باشد و تشخیص این امر بر عهده کارشناس است. تحلیل دیگری نیز می توان در مورد این مسئله میزان مسئولیت داشت طبق ماده ۳۳۵ ق.م. و ماده ۳۳۶ قانون مجازات اسلامی در صورتی که یکی از دو طرف تصادم در وقوع تصادم تقصیر داشته باشد، او منحصرأ مسئول تمام خسارات خواهد بود و علاوه بر تحمل زیانهای وارده به وسیله تحت تصرف خود، تمام خسارات وسیله دیگر را نیز جبران خواهد کرد. همچنین با در نظر گرفتن ملاک مقررات مربوط، در صورت فقدان تقصیر در طرفین و ثبوت آن در شخص ثالث، این شخص مسئول جبران خسارات وارد به هر دو وسیله می باشد. اگر هر دو طرف در وقوع تصادم مقصر باشند، لازم است میزان مسئولیت هر یک از ایشان در برابر دیگری مشخص گردد. ماده ۳۳۵ ق.م. نسبت به تعیین میزان مسئولیت طرفین در این صورت ساکت است و فقط متضمن بیان مسوولیت هر دو طرف در صورت مقصر بودن هر دو می باشد، ولی با در نظر گرفتن ضوابط و مقررات مربوط، تعیین میزان مسئولیت دو طرف را با در نظر گرفتن ماده ۳۳۶ قانون مجازات اسلامی تعیین میگردد با تحلیلی که از مساله به عمل می آید به نظر می رسد حتی بدون لحاظ مقررات ماده ۳۳۵ قانون مجازات اسلامی (دیات) هر یک از ایشان نسبت به نصف خسارت وارد به طرف دیگر مسئولیت دارد. در نتیجه مجموع خسارات وارد به هر دو طرف باید به طور تساوی بین ایشان تقسیم گردد و هر یک نصف مجموع خسارات را تحمل کند؛ زیرا هر یک از دو طرف سبب منحصر خسارت وارد به طرف دیگر نیست تا مسئول تمام خسارات هر یک از دو طرف، این طرف باشد بلکه چون فرض این است که تقصیر طرفین مساوی است و تأثیر فعل هر یک از این دو در ایراد خسارت به طرف دیگر به کمک دخالت فعل این طرف محقق گردیده است، پس نصف خسارات وارد به هر یک از دو وسیله مستند به تقصیر راننده همین وسیله است. مثلاً هر گاه در تصادم بین دو اتومبیل الف» و «به اتومبیل الف» صد هزار و به اتومبیل ب، شصت هزار ریال خسارت وارد

شده باشد، هر یک نصف مجموع خسارات یعنی هشتاد هزار ریال را تحمل خواهد کرد؛ یعنی راننده اتومبیل باید بیست هزار ریال به راننده اتومبیل «الف» بپردازد تا خسارات به تساوی بین طرفین تقسیم شده باشد. این حکم با وضع ماده ۴۰ قانون مجازات اسلامی که صریحا هر یک از دو طرف را مسئول نصف خسارت وارد به طرف دیگر معرفی کرده است، روشن و غیرقابل تردید می باشد. هر گاه هیچ یک از دو طرف، در وقوع تصادم مقصر نباشند ولی تصادم به هر دو طرف نسبت داده شود، طبق ماده ۴۰ قانون مجازات اسلامی (دیات) ۳۳۶ ق.م. که مؤخر بر ماده ۳۳۵ ق.م. است هر دو مسئولند و هر یک مسئول خسارت وارد بر وسیله طرف دیگر می باشد. اما در صورتی که فعل به ایشان قابل انتساب نباشد، هیچ یک در برابر دیگری مسئولیتی نخواهد داشت

۱-۳-۴) رابطه استناد در تصادم

رابطه استناد در تصادم با توجه به مطالب عنوان شده و با عنایت به اینکه تقصیر نقش مهمی در شناخت رابطه استناد در تصادم دارد رابطه استناد را در فروض مختلف تقصیر طی دو مبحث بررسی می نماییم که ابتدا رابطه استناد در حالتی که هر دو طرف مقصر باشند یا اینکه هیچ کدام مقصر نباشند و بعد از آن در موردی که تنها یکی از طرفین مقصر باشد مورد بررسی قرار خواهند گرفت.

قانون مجازات اسلامی در ماده ۳۳۶ در فرضی که هر دو سوار مقصر باشند خسارت را به هر دو مستند دانسته و هر دو را ضامن می داند همچنین در موارد ۳۳۴ و ۳۳۵ و ۳۳۷ نیز هر چند بحثی از تقصیر به میان نیامده اما جنایت شبه عمد مذکور در این موارد در بیشتر موارد ناظر به فرضی است که تقصیری موجود باشد. که در این حالت هم جنایت به هر دو مستند و هر دو ملزم به پرداخت دیه هستند ماده ۳۳۵ قانون مدنی نیز در فرضی که تصادم ناشی از عمد یا مسامحه طرفین باشد هر دو را مسئول دانسته است. این حکم قانون بر مبنای نظرات فقها شیعه در این باب است مثلا در کتاب تحریر الوسیله (موسوی الخمینی ، ۱۳۶۹ ه.ش ، ص ۳۶۷) آمده است که در صورتی که دو بالغ عاقل به هم بخورند پس هر دو بمیرند چنانچه هر دو قصد قتل داشته

اند این قتل عمد است. و اگر چنین قصدی نداشتند و کار طوری نیست که غالباً به قتل برسانند ، شبهه عمد است و برای ورثه هر کدام نصف دیه او می باشد و نصف دیگر ساقط می شود . و هر دو پیاده باشند یا سواره و یایکی سواره باشد و یکی پیاده ، مساوی می باشند ، و بر هر یک از آنها نصف ارزش مرکوب دیگری است در صورتی که با تصادم تلف شود .فاضل هندی نیز در کتاب کشف الثام " حکم تصادم دو شخص را چنین بیان می کند که اگر دو شخص آزاد بدون قصد قتل به یکدیگر برخورد نمایند برای ورثه هر کدام نصف دیه است و نصف دیگر ساقط می شود به دلیل اینکه تلف هر کدام مستند به فعل طرف مقابل است. در کتاب مبانی تکمله المنهاج " نیز حکم تصادم به این شکل بیان شده است که اگر دو اسب سوار با هم برخورد نمایند و اسبها بمیرند یا معیوب شوند بر هر کدام از آنها نصف قیمت یا ارزش اسب دیگری است و در مورد علت این حکم نیز می گویند که این بدان دلیل است که تلف یا عیب مستند به فعل هر دوی آنها با هم است و طبیعتاً در این حالت هر کدام ضامن نصف قیمت اسب دیگری است . همین سخن نیز در مفتاح الکرامه ، المبسوط همین حکم درمسالک الأفهام ، اللمعه دمشقیه، و کتاب خلاف در فقه نیز آمده است. این در حالی است که فقهای اهل سنت نظر دیگری را دارند چنانچه گفته شده است که اگر دوسوار با اسب سواریا ناخدا یا راننده اتومبیل یا دو پیاده با یک سواره و یک پیاده با هم تصادم نمایند و بمیرند یا به سب تصادم چیزی تلف شود بر هر کدام از آنها طبق نظر حنیفه و حنابله خسارت طرف مقابل است و در اتلاف هم بر هر کدام از آنها واجب است که ضرر دیگری را جبران کنند. به این دلیل که ضرر از مجموع فعل هر کدام از آنها و طرف مقابلش به وجود آمده است "فتاوی مالیکه نیز در این مورد به همین شکل است اما شافعیه مانند فقهای شیعه معتقدند که اگر دو اسب سوار یا پیاده یا کشتی به تفریط صاحبان نشان با هم برخورد نمایند به واسطه کوتاهی آنها درحفاظت از وسیله شان ، یا در حالی که قدرت بر کنترل آن دارند آن را کنترل ننمایند . بر هر کدام آنها نصف قیمت چیزی است که از دیگری تلف می شود به دلیل اینکه تلف به فعل هر دو حاصل می شود یعنی هر کدام به فعل خود و دیگری تلف شده است پس نصف آن هدر است، و ضمان بر هر دو تقسیم می شود "در وضعیتی که هیچ کدام از دو طرف تقصیری نداشته باشند نیز حکم

قانون و نظر فقها به همین صورت است که قانون مجازات اسلامی و فقهای شیعه و شافعی
نیمی از جنایت هر کدام را مستند تصادم خارج از اختیار طرفین و ناشی از علل قهری نباشد که
در این صورت هم به حکم قانون و هم به فتوای فقها هیچ گونه ضمانی در بین نخواهد بود. "
با توجه به مواردی که ذکر شد به نظر می رسد که در این موارد نظر فقهای شیعه و شافعی دقیق
تر باشد زیرا همانگونه که در بحث کیفیت مداخله عوامل در تصادم مشخص شد هر یک از
متصادمین در نیمی از خسارت و جنایت وارد به خود و نیمی از خسارت و جنایت وارد به
دیگری به نحو مباشرت مداخله دارد پس در نتیجه در صورتی که هیچ کدام مقصر نباشد یا هر
دو مقصر باشند به دلیل ماهیت تصادم که عملی دو جانبه است نیمی از خسارت هر طرف
مستند به طرف مقابل و نیمی دیگر مستند به خوداوست و بنابراین دلیلی وجود ندارد که هر
کدام کل خسارت دیگری را بپردازد در این مورد همانگونه که بیان شده به دلیل این که عمل
متصادمین از مصادیق مباشرت است. تقصیر یا عدم تقصیر ایشان تأثیری در ماهیت رابطه استناد
و ضمان ناشی از آن نخواهد داشت.

و ماده ۳۳۶ قانون مجازات اسلامی در فرضی که فقط یکی از متصادمین مقصر باشد تنها او را
ضامن دانسته است همینطور ماده ۳۳۵ قانون مدنی نیز در حکمی مشابه مسئولیت را متوجه
کسی دانسته که تصادم در نتیجه عمد و مسامحه او اتفاق افتاده باشد. بنابراین قانگذار در
موردی که یکی از طرفین مقصر و دیگری غیر مقصر باشد جنایت و تلف حاصله را تنها مستند
به طرف مقصر می داند و طرف غیر مقصر به دلیل عدم استناد جنایت و تلف به او مبری از
مسئولیت است. در کتاب مبانی تکمله المنهاج نیز آمده است که اگر تصادم از یک طرف باشد، یا
تعدادی از جانب او باشد، در این صورت ضمانی بر طرف مقابل نیست بلکه ضمان بر متعدی
است بنابراین در تصادمی که تنها یکی از طرفین مقصر باشد تنها مقصر ضامن است و در اینجا
فایده تحلیلی که در بحث کیفیت مداخله عوامل در جنایت و تلف انجام شد مشخص می شود.
چه اینکه اگر تنها به مباشرت متصادمین توجه شود نتیجه این است که در این حالت به واسطه
اشتراکی، هر دو مباشر ضامن هستند چه مقصر باشند چه مقصر نباشند اما همانگونه که گفته شد
مداخله متصادمین در تصادم تنها به مباشرت نیست و هر کدام از متصادمین علاوه بر مباشرت

در بخشی از جنایت بر خود و دیگری، در جنایتی که دیگری به مباشرت انجام می دهد نیز نقش سبیت دارند. به عبارت دیگر هر یک از متصادمین در خسارتی که به خود و به دیگری وارد می کند مباشر و در خسارتی که دیگری به او، و دیگری به خودش وارد می کند سبب است.

پس در نتیجه اگر تنها یکی از طرفین مقصر باشد در بخشی که مباشرت در جنایت داشته مسلماً ضامن است اما در خسارتی نیز که طرف مقابل به مباشرت وارد نموده نیز به دلیل اینکه سبب مقصر در مقابل مباشر غیر مقصر بوده و در نتیجه اقوی از مباشر است ضامن است مثلاً اگر **A** و **B** با هم تصادم نمایند و **A** مقصر و **B** غیر مقصر باشد رابطه استناد در جنایت حاصله اینگونه می شود. در خسارتی که **A** به مباشرت به **B** و به خودش وارد نموده و **B** نیز مسبب آن بوده به دلیل اینکه سبب غیر مقصر است ضمانی بر او نیست و ضمان و رابطه استناد تنها متوجه مباشر، که **A** باشد، می شود.

در خسارتی که **B** به **A** و به خودش وارد نموده با توجه به اینکه **A** سبب مقصر (متعدی) این تلف بوده اقوی از مباشر، که **B** باشد، می شود و در نتیجه تلفن مستند به می شود و ضمانی بر **B** نیست.

۱-۳-۵) مصادیق خطای جزایی

۱-۳-۵-۱) بی احتیاطی

در مقابل غفلت یا بی مبالاتی بکار می رود. یعنی غفلت و بی مبالاتی از جنس ترک است و بی احتیاطی از جنس فعل که عبارت است از ارتکاب عملی از روی ترک پیش بینی که حقا باید آن پیش بینی رعایت می شد یعنی توقع آن عرفاً از فاعل عمل می رفت به طور کلی بی احتیاطی خطایی است که یک شخص محتاط مرتکب آن نمی شود در واقع شخص بی احتیاط کسی است که بدون توجه به نتایج عملی که عرفاً قابل پیش بینی است اقدام به عملی می کند که منتهی به قتل یا صدمات بدنی یا ضرر او می شود. مثلاً راننده ای که بدون کم کردن سرعت و بدون رعایت مقررات به طور ناگهانی از خیابان فرعی وارد خیابان اصلی می شود و با اتومبیل

دیگر تصادف نموده و منجر به فوت راننده آن میگردد مرتکب بی احتیاطی شده است زیرا چنین حادثه ای قابل پیش بینی بوده است. (گلدوزیان ، ۱۳۷۴ ، ص ۱۶۵) "

۱-۳-۵) بی مبالاتی

در واقع بی مبالاتی نوعی بی احتیاطی به صورت ترک فعل و خودداری از انجام عملی است که انجام آن شرط احتیاط است، در واقع به این معنا است که فاعل پیش بینی ورود ضرر از ناحیه خود را به غیر می کند. معذک لاقیدی به خرج میدهد و احتیاط نمی کند مانند راننده ای که با وجود ناقص بودن اتومبیل با احتمال اینکه انشاء الله طوری نخواهد شد به حمل مسافر یا کالا مبادرت می کند. در قانون قدیم قانون گذار ما از بی مبالاتی به عنوان یکی از مصادیق خطا و درجرائم ناشی از تخلفات رانندگی نامی نبرده بود ولی این کمبود عملا هیچ اشکالی ایجاد نمی کرد زیرا اصولا بی احتیاطی و بی مبالاتی قانون و عملا با یکدیگر قابل انطباق می باشند (زراعت ، ۱۳۸۳ ، ص ۱۶۶).

در واقع بی مبالاتی و غفلت نوعی بی احتیاطی به صورت ترک فعل و خودداری از انجام عملی است که انجام آن شرط احتیاط است بی مبالاتی به معنی بی توجهی و بی مواظبتی و بی مراقبتی است. در حقیقت این دو لغت فرانسوی هستند و قانون گذار به جای هر دو لغت بی مراقبتی و بی مواظبتی لغت بی مبالاتی را آورده است و در واقع معنی عرفی آن دو را در یک جا جمع کرده است (پورسالویی ، ۱۳۸۰ ، ص ۶۰).

علاوه بر آن قانون گذار در ماده ۸ قانون راجع به مجازات اخلاصگران در صنایع نفت ایران مصوب ۱۳۳۶، هر کس اعمال مذکور را بدون قصد و بر اثر بی مبالاتی یا غفلت مشاهده میکنیم که مقنن هر دو لغت بی مبالاتی و غفلت را در یک معنا به کار برده است (شامیاتی ، ۱۳۷۴ ، ص ۲۸۲).

۱-۳-۵-۳) عدم مهارت

عدم مهارت عبارت است: از عدم آشنایی متعارف با اصول علمی و فنی کار معین از قبیل کار رانندگی ماشین با تراکتور با کشتی و غیره، بی اطلاعی کافی از حرفه معین مصداق عدم مهارت است. گاهی خطا در رانندگی به صورت عدم مهارت متجلی می شود عدم مهارت نداشتن تبحر و ورزیدگی در کاری است. نداشتن مهارت ممکن است مادی یا معنوی باشد. عدم مهارت مادی با بدنی نداشتن چابکی و تردستی و ورزیدگی کافی در اموری است که انجام آن مستلزم داشتن مهارت و توانایی خاصی است مانند رانندگی کردن که انجام آن مستلزم یادگیری و تمرین است و لذا کسی که بدون توانایی لازم اقدام به عملی کند که موجب صدمه دیگری شود خطا کار تلقی می شود. در واقع منظور ورزیدگی و تمرین کافی در اموری است که حسن انجام آن مستلزم توانایی خاص باشد. عدم مهارت معنوی درنادانی مطلق درشغل و حرفه خلاصه می شود بنابر این کسی که به علت نداشتن اطلاعات فنی کافی در طرز سیم کشی برق و انتخاب نوع سیم بی احتیاطی می کند و موجب مرگ شخص دیگری می شود به علت نداشتن مهارت مسئول بوده و عدم مهارت او یک نوع بی احتیاطی محسوب می شود. هر راننده وسیله نقلیه خود بایستی برای رانندگی دارای اطلاعات و مهارت لازم باشد (پاد، ۱۳۸۵، ص ۱۸۸).

۱-۳-۵-۴) عدم رعایت نظامات دولتی

عدم رعایت نظامات دولتی - منظور از نظامات دولتی انواع قوانین و تصویب نامه ها آیین نامه ها و بخشنامه های دولتی است. دررانندگی کلیه افراد مکلفند آیین نامه های رانندگی را رعایت کنند. برای ایجاد مسئولیت کیفری باید بین عدم رعایت نظامات دولتی و تصادف و صدمات وارده رابطه علیت وجود داشته باشد. یعنی قتل و صدمه بدنی غیر عمدی ناشی از رانندگی به واسطه عدم رعایت قوانین دولتی واقع شده باشد. بنابر این در غیر این صورت نبودن رابطه بین خطای جزایی و آسیب وارده مسئولیت کیفری مرتکب از این حیث منتفی است (صادقی، ۱۳۸۱، ص ۲۲۳).

برای روشن شدن بحث یک پرونده ای را مورد بررسی قرار می دهیم ؛ در یک حادثه رانندگی ، دوچرخه سواری که از شمال به طرف جنوب در حال حرکت بوده بدون رعایت حق تقدم به سمت راست میپیچد و با ماشینی تصادف میکند مقصر راکب دوچرخه تشخیص داده می شود و در اعتراض به این نظر به کارشناسان مرکز نظر می دهند که هر دو راننده به علت تخطی از نظامات به نسبت مساوی مسئول می باشند . در حالی که اقدام موتور سوار تنها شرط حادثه بوده است نه سبب حادثه و عرف با وجود سبب هیچگاه حادثه را به شرط نسبت نمی دهد. بنابر این اطلاق عبارت تبصره ۳ ماده ۲۹۵ که می گوید هر گاه بر اثر بی احتیاطی و به نحوی که اگر آن مقررات رعایت میشد حادثه ای اتفاق نمی افتاد، منصرف از مواردی است که عدم رعایت مقررات تنها زمینه ساز حادثه زیانبار است (قیاسی ، ۱۳۷۵ ، ص ۱۲۹ و ۱۳۰). نکته آخر آنکه عدم رعایت نظامات دولتی به تنهایی برای تحقق مسئولیت کیفری مرتکب کافی است و نیازی نیست تا بی احتیاطی و بی مبالاتی وی ثابت شود.

بخش دوم

۲) بررسی میزان مسئولیت کیفری ناشی از تخلفات رانندگی

۱-۲) فروض گوناگون تصادف دو وسیله نقلیه به اعتبار تقصیر رانندگان
فروض گوناگون تصادف دو وسیله نقلیه به اعتبار تقصیر رانندگان همان گونه که گفته شد قتل و صدمات بدنی غیر عمدی اعم است از خطای محض و شبه عمد. اما منظور قانون گذار ما از قتل و صدمات بدنی غیر عمدی ناشی از تصادفات از نوع در حکم شبه عمدی است . قرینه این مطلب تبصره ۳ ماده ۲۹۵ ق.م.ا است که مقرر می دارد: هر گاه بر اثر بی احتیاطی یا بی مبالاتی یا عدم مهارت و عدم رعایت مقررات مربوط به امری قتل یا ضرب با جرح واقع شود به نحوی که اگر آن مقررات رعایت می شد حادثه ای اتفاق نمی افتاد قتل و ضرب و جرح در حکم شبه عمد خواهد بود، به موجب بند الف ماده ۲۹۵ ق.م. در مواردی که جانی بدون قصد جنایت و

قصد فعل واقع شده بر مجنی علیه، مرتکب قتل با ضرب و جرح گردد و جنایات وی محض خواهد بود. با این وجود همان گونه که در بالا ذکر شد قانونگذار در تبصره ۳ همین ماده آورده است: ((..... در حکم شبه عمد است.)) بنابراین تبصره مزبور مخصص بند الف ماده ۲۹۵ بوده و فقط منحصر به جنایاتی است که در اثر خطای جزایی به وقوع بپیوندد. به عبارت دیگر صدمات ناشی از حوادث رانندگی خطای محض تلقی میشود. بند الف ماده ۲۹۵ مگر آنکه خطای جزایی مرتکب علت وقوع جنایت بوده که در این صورت خود وی ضامن است. و از طرفی در جنایات عمدی اصولاً بحث از وجود یا فقدان خطای جزایی بی معنی است و از طرفی بدیهی است موضوع تبصره ۳ ماده، جنایات شبه عمد نبوده است.

بنابر این چنانچه جنایت خطای محض توأم با خطای جزایی باشد جنایت ارتكابی در حکم شبه عمد قلمداد شده و خود جانی مسئول است. به نظر میرسد در واقع تقصیر وی که در لسان فقها به عنوان تعدی و تفریط مطرح است جانشین قصد فعل وی شده و مانند آن است که با تقصیر خود به نوعی قصد ضمنی داشته است. در واقع موضوع این مواد فی نفسه خطای محض هستند لیکن قانون گذار. برای کاستن از حوادث ناشی از رانندگی آنها را شبه عمد محسوب نموده است. نکته دیگر آنکه در این جرایم راننده در صورتی مسئول است که مرتکب تقصیر شده باشد و گر نه چنانچه تقصیر از ناحیه مصدوم باشد نه تنها قتل و صدمه شبه عمد نیست بلکه خطای محض هم نیست (صادقی، ۱۳۸۱، ص ۲۲۳ و ۲۲۴).

۲-۱-۱) تصادف بدون تقصیر رانندگان دو وسیله نقلیه یا بدون تقصیر راننده

تصادف بدون تقصیر رانندگان دو وسیله نقلیه یا بدون تقصیر راننده در این حالت علت خارجی مانند شخص ثالث و با حوادث قهری مانند ریزش کوه و طوفان در جاده سبب تصادم می شود و راننده یا رانندگان نقش مؤثری در این راه نداشته اند. ماده ۱۶۳ قانون دریایی در مورد تصادم دو کشتی می گوید: «اگر تصادم ناشی از حوادث غیر مترقبه و یا ناشی از قوه قهریه باشد یا علل تصادم مورد تردید باشد خسارت دیده حق مطالبه زیان وارده را ندارد ولو اینکه کشتی ها با یکی از آنها حین تصادم در لنگر باشد. هم چنین تبصره ماده ۴۱ ق دیات در این باره مقرر می

دارد: در صورتی که بر خورد دو وسیله نقلیه خارج از اختیار راننده ها باشد مانند آنکه در اثر ریزش کوه یا طوفان و دیگر عوامل قهری تصادم حاصل شود هیچگونه ضمانتی در بین نیست. در موردی که قوه قاهره علت منحصر حادثه است رابطه سببیت بین فعل راننده و ورود زیان را قطع میکند. بیگمان آماره مسئولیت راننده از بین می‌رود و دیگر نباید وی را ناگزیر از داشتن مسئولیت و جبران خسارت دانست. هم چنین در موردی هم که راننده وسیله نقلیه تقصیری ندارد و خود عابر پیاده از قسمت ممنوع عبور کرده باشد نیز همین حکم را دارد و در واقع ورود عابر پیاده، چون قوه قهریه می باشد. اما نکته دیگر اینکه پس چرا در ماده ۴۰ قانون دیات (۳۳۶ق.م.) در مورد برخورد دو سوار و آسیب دیدن وسیله نقلیه آنان گفته شده در صورت مقصر بودن هر دو یا عدم تقصیر آنان هر کدام نصف خسارت وسیله نقلیه دیگری را ضامن خواهد بود (کاتوزیان، ۱۳۸۱، ص ۲۶۰).

باید گفت که در این مورد درست است که هیچکدام از رانندگان دو وسیله تقصیری نداشته اند لیکن از آن جهت که عامل ثالثی این رابطه استناد را قطع نکرده است آماره مسئولیت رانندگان از بین نمی‌رود لذا مسئول جبران نصف خسارت دیگری خواهند بود. استدلال دیگری که میتوان کرد این است که هر یک از متصادمین در خسارتی که به خود و دیگری وارد می کند مباشر و در خسارتی که دیگری به او و به خودش وارد می کند سبب است پس باید نصف خسارت دیگری را بدهد، جهت روشن شدن بحث ما رابطه ماده ۳۳۶ق.م.ا را با قانون بیمه اجباری و ماده ۳۳۵ق.م بررسی میکنیم

۲-۱-۱-۱) رابطه ماده ۳۳۶ ق.م اسلامی و قانون بیمه اجباری یک

رابطه ماده ۳۳۹ ق.م اسلامی و قانون بیمه اجباری ۱ ماده یک قانون مزبور در مورد مسئولیت دارندگان وسیله نقلیه موتوری مقرر می دارد: «کلیه دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی و انواع یدک و تریلر متصل به وسایل مزبور و قطارهای راه آهن، اعم از این که اشخاص حقیقی یا حقوقی باشند، مسئول جبران خسارت بدنی و مالی هستند و که در اثر حوادث وسایل نقلیه مزبور و با محمولات آنها به اشخاص ثالث وارد شود و مکلفند مسئولیت خود را از این جهت

نزد شرکت سهامی بیمه ایران و یا یکی از مؤسسات بیمه داخلی که سهام آنها متعلق به اتباع ایرانی و صلاحیت آن ها به پیشنهاد وزارت دارایی و وزارت اقتصاد مورد تأیید باشد بیمه نمایند. منظور از حوادث مذکور در این قانون هر گونه تصادف با سقوط با آتش سوزی با انفجار و وسایل نقلیه موضوع این ماده و نیز خساراتی است که از محمولات و وسایل مزبور به اشخاص ثالث وارد شود. بحث این ماده، مسئولیت مدنی ناشی از تصادم است و معلوم نیست به چه مناسبت این بحث در باب دیات مطرح شده است، هم چنین نظریه مشورتی شماره ۷/۷۱۶۱-۱۳۶۵/۴/۱ اداره حقوقی قوه قضائیه نیز حاکی است و نظر به اینکه موضوع ماده ۴۰ ق. دیات (۳۳۶ق.م.) فاقد جنبه کیفری بوده و امری است حقوقی، بنابر این تفهیم اتهام، اخذ آخرین دفاع و قرار تأمین مجوز قانونی ندارد، اما در هر حال لازم است بدانیم در مورد مسئولیت ناشی از تصادم وسیله نقلیه، قوانین و مقررات دیگری نیز وجود دارد. یکی از آن ها قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۴۷ می باشد.

۲-۱-۱) جمع میان قانون مسئولیت مدنی و قانون مجازات اسلامی

منظور از وسیله نقلیه موتوری زمینی به موجب ماده ۲ آئین نامه اجرایی قانون مزبور، هر نوع وسیله ای است که با قدرت موتوری زمینی با ریل حرکت کند. در دیدگاه اولیه ممکن است گفته شود که قانون بیمه اجباری در مورد ایراد خسارت به اشخاص ثالث است، بنابراین ارتباطی با تصادم دو وسیله نقلیه پیدا نمی کند. اما تبصره ماده ۲ قانون مزبور آورده است که در صورت تصادف دو وسیله نقلیه، رانندگان و وسایل مزبور در برابر یکدیگر شخص ثالث محسوب می شوند. بنابراین قانون بیمه اجباری بیانگر مقررات تصادف دو وسیله نقلیه نیز می شود و لازم است پیرامون رابطه ماده ۳۳۶ و قانون بیمه اجباری، کمی به بحث بنشینیم.

الف: در قانون بیمه اجباری، اصل بر تقصیر دارنده وسیله نقلیه است بدین معنی که نیازی به اثبات تقصیر مرتکب نیست بلکه در هر حال باید خسارت ناشی از رانندگی را بپردازد (به جز چند مورد استثنایی)، اما از ظاهر ماده ۳۳۶ برمی آید که تقصیر مرتکب باید اثبات شود،

ب: ماده ۳۳۶ تصریح دارد که مسئولیت دو سوار، بالمناصفه است هر چند میزان تقصیر آنها متفاوت باشد. اما در قانون بیمه اجباری و آیین نامه آن، مسئولیت بر مبنای میزان تقصیر معین می شود، بنابراین گرچه ماده ۳۳۶ کلمه اتومبیل را نیز به کار برده است اما از این جهت ماده مزبور و قانون بیمه اجباری تعارض دارند و به نظر می رسد قانون بیمه اجباری که یک قانون خاص است، از این جهت ماده ۳۳۶ را تخصیص می زند و نتیجه این می شود که در حوادث رانندگی که وسیله نقلیه موتوری مشمول قانون بیمه اجباری است، خسارت به میزان تقصیر پرداخت می شود. این مطلب در مورد خسارت های جسمانی نیز صادق است و دیه باید به ترتیب مزبور پرداخت شود و مواد ۳۳۴ و ۳۳۵ نیز از این جهت تخصیص می خورند. این برداشت گرچه از ظاهر مواد مزبور فهمیده می شود، اما به دودلیل نمی توان تعارض را به نفع قانون بیمه اجباری فیصله داد و قائل به تخصیص شد، زیرا اولاد خود قانون بیمه اجباری تصریحی به تقسیم مسئولیت بر مبنای تقصیر نشده است، بلکه این نکته از ماده ۶ آیین نامه قانون مزبوره دست می آید که مقرر داشته است در صورت تصادف دو یا چند وسیله نقلیه، خسارت وارد به آن ها با توجه به درجه مسئولیت و تقصیری که مرتکب شده اند احتساب می شود. این آیین نامه چون خلاف قانون است، با توجه به اصل ۱۷۰ قانون اساسی نباید ملاک عمل دادگاه ها قرار گیرد. ثانیاً قانون مجازات اسلامی که مؤخر بر قانون بیمه اجباری و آیین نامه آن است، به صورت مطلق حکم به تساوی مسئولیت متصادمان کرده است و از این جهت مقدم بر قانون بیمه اجباری است.

ج: مسئولیت در ماده ۳۳۶ استثنایی ندارد اما آن بیمه اجباری، در مواردی، مسئولیت را سلب کرده است. ماده ۴ قانون مزبور هم موارد استثناء را بیان کرده است. (۶ مورد)، اما باید توجه داشت که مقررات این ماده در حدود قرارداد بیمه نافذ است. مثلاً به موجب ماده ۴، مسئولیت بیمه اگر که قائم مقام دارنده وسیله نقلیه است نسبت به محموله داخل وسیله نقلیه مورد بیمه منتفی است، اما این دلیل نمی شود که مقررات دیگر مانند مقررات ماده ۳۳۶ نیز در مورد آن جاری نباشد بلکه زیان دیده می توان خسارت خود را از شخص مقصر بازستاند.

د: ماده ۳ آیین نامه قانون بیمه اجرایی در مورد تعریف خسارت های جسمانی آورده است منظور از جبران خسارت بدنی مذکور در ماده یک قانون، تامین و جبران هزینه معالجه صدمات بدنی و یا جرح حاصل از حوادث رانندگی و همچنین جبران زیان های نقص عضو، از کارافتادگی دائم و مطلق یا نسبی یا فوت ناشی از حوادث مشمول بیمه برای اشخاص ثالث است. این ماده به موجب مقررات قانون مجازات اسلامی منسوخ است و تمامی این موارد در دیه خلاصه می شود.

و: در قانون بیمه اجباری برای این که دارنده وسیله نقلیه موتوری از خود سلب مسئولیت کند باید ثابت کند که عمل وسیله نقلیه دیگر در حکم قوه قاهره بوده است و صرف تقصیر وسیله نقلیه دیگر کفایت نمی کند. زیرا در این صورت حکم به مسئولیت هر دو داده می شود، اما ماده ۳۳۶ صرف اثبات تقصیر یکی از دو راننده را برای مسئولیت او کافی می داند.

ز: قانون بیمه اجباری، دعاوی مربوط به موضوع آن قانون را مشمول مرور زمان دو ساله دانسته است (ماده ۱۲). این بحث به فرض آن که مشمول نظریه شورای نگهبان مبنی بر عدم مشروعیت مرور زمان نشود، تأثیری در مقررات قانون مجازات اسلامی نخواهد داشت.

۲-۱-۱-۲) جمع میان قانون مسئولیت مدنی و قانون مجازات اسلامی

جمع میان قانون مسئولیت مدنی و قانون مجازات اسلامی در مورد مسئولیت مدنی و لزوم جبران خسارت، قانون مسئولیت مدنی مصوب ۱۳۳۹ نیز ملاک است و ماده یک این قانون مقرر می دارد: هرکس بدون مجوز قانونی عمدا یا در نتیجه بی احتیاطی به جان یا سلامتی یا مال یا آزادی یا حیثیت و شهرت تجارتي یا به هر دو حق دیگر 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. بحث پیرامون مسئولیت مدنی گسترده است و از حوصله این تحقیق خارج می باشد، اما شائبه ای که در ذهن ایجاد می شود آن است که ماده ۳۳۶ و قانون مسئولیت مدنی با یکدیگر تعارض دارند. این تعارض در مورد تصادم های

رانندگی، مبهم و جدی است. در مورد رابطه قانون مسئولیت مدنی و ماده ۳۳۶ قانون مجازات اسلامی نکاتی قابل ذکر است:

الف: ماده ۱ قانون مسئولیت مدنی بر پایه تقصیر استوار است، یعنی باید تقصیر وارد کننده خسارت محرز باشد. بنابراین ماده ۳۳۶ قانون مجازات اسلامی از این جهت با مقررات قانون مسئولیت مدنی شباهت دارد اما با ماده ۳۲۸ قانون مدنی متفاوت است.

ب: در قانون مسئولیت مدنی تشخیص میزان خسارت بر عهده دادگاه است، و بر طبق ماده ۱۲ و ۱۴ شرکاء و معاونین جرم به نسبت تأثیر مسوول هستند. اما ماده ۳۳۶ قانون مجازات اسلامی، میزان خسارت را به صورت مقطوع مشخص کرده است. بر همین اساس عده ای گفته اند که قانون مجازات اسلامی در زمینه صدمات جسمانی ناسخ قانون مسئولیت مدنی است، اما نظریه مخالف، چنین نسخی را نمی پذیرد بلکه اعتقاد دارد که تعارضی میان این دو قانون نیست بلکه قانون مجازات اسلامی نحوه جبران خسارت مورد نظر قانون مسئولیت مدنی را که همان دیه است، بیان می کند.

ج: ماده ۳۳۶ قانون اسلامی به نکته ای اشاره کرده است که در ظاهر با روح حاکم بر قانون مسئولیت مدنی و حتی مقررات مجازات اسلامی سازگاری ندارد و آن عبارتی است که مقرر می دارد اگر هیچ کدام مقصر نباشند، هر کدام نصف خسارت وسیله نقلیه دیگری را ضامن خواهد بود. برای توجیه این دیدگاه باید چنین تعدیل کرد که میان عمل دو راننده و خسارتهای وارده باید رابطه عرضی برقرار باشد و این خسارت را نتوان به هیچ عامل دیگری انتساب داد و قوه قهریه ای هم در ایجاد آن دخالت نداشته باشد.

د: ماده ۳۳۶ در ظاهر ناظر به موردی است که تصادم ناشی از عمل مجرمانه باشد، زیرا در غیر اینصورت توجیهی برای ذکر آن در قانون مجازات اسلامی وجود نداشت. اما واقعیت را نمی توان فدای این ظاهر کرد، زیرا وقوع خسارت مالی ناشی از عمل غیرعمدی، جز جبران خسارت، مسئولیت دیگری را به همراه ندارد و حکم این ماده را هم به ناچار باید بر پایه قواعد

مسئولیت مدنی مستقر ساخت. گرچه این مطلب بدیهی است، اما باز هم برای تأکید، تفاوت مسئولیت مدنی و کیفری را به اختصار مرور می‌کنیم: در مسئولیت کیفری معمولاً جامعه به دفاع از خود می‌پردازد و اعمال مجازات می‌کند، اما در مسئولیت مدنی خسارت فردی جبران می‌شود. در مسئولیت کیفری، عمل مجرمانه باید مستند به قانون باشد، اما در مسئولیت مدنی، لازم نیست که قانون در خصوص قضیه، منشأ خسارت و نحوه جبران آن را مشخص کرده باشد. در مسئولیت کیفری، سوءنیت با تقصیر شرط است، اما در مسئولیت مدنی، تحقق مسئولیت منوط به تقصیر نیست. مسئولیت کیفری بیشتر جنبه شخصی دارد و متوجه فاعل جرم است، اما در مسئولیت مدنی به جنبه اجتماعی و نتیجه عمل توجه می‌شود و....

۲-۱-۱-۳) رابطه ماده ۳۳۶ ق.م.ا و ماده ۳۳۵ ق.م.

در مورد مسئولیت ناشی از تصادم، ماده ۳۳۵ قانون مدنی مقرر می‌دارد (کاتوزیان، ۱۳۸۶، ص ۲۵۷ و ۲۵۸): در صورت تصادم بین دو کشتی با دو قطار راه آهن با دو اتومبیل و امثال آن‌ها مسئولیت متوجه طرفی خواهد بود که تصادم در نتیجه عمد یا مسامحه او حاصل شده باشد و اگر طرفین هم با مسامحه کرده باشند هر دو مسئول خواهند بوده همان گونه که ملاحظه می‌شود ماده ۳۳۵ قانون مدنی، به صورت مطلق، به ضمان و مسئولیت حکم کرده مشخص نکرده است که هر کدام تا چه میزان مسئول جبران خسارتند، اما ماده ۳۳۶ قانون مجازات اسلامی میزان مسئولیت را مشخص کرده است و در این زمینه اطلاق ماده ۳۳۵ قانون مدنی به وسیله ماده ۳۳۶ قانون مجازات اسلامی برای تصادم ناشی از جرم باشد اما ماده ۳۳۵ قانون مدنی در مورد سایر تصادم‌ها باشد. در مورد میزان مسئولیت رانندگان متصادم نظریات مختلفی میان فقها و حقوقدانان وجود دارد که به مهمترین آنها اشاره می‌کنیم.

الف: به اعتقاد پاره ای از فقهای عامه، راننده هر وسیله نقلیه باید خساراتی را که به طرف دیگر وارد شده است بپردازد. هر چند که شافعی و حنابله همان نظر امامیه را در پرداخت نصف خسارت پذیرفته اند (الرفعی قزوینی، ۱۴۱۷ ه.ق، ص ۴۴۱). بر این نظریه سه ایراد وارد است، زیرا اولاً تمام خسارت به وسیله هر دو راننده به وجود آمده است. بنابراین یک خسارت بیش

تر وجود ندارد. در حالی که به موجب این نظریه در خسارت حاصل شده است که هر کدام را یکی از راننده ها ایجاد کرده است، ثانیاً، درجه تقصیر هر راننده به حساب نیامده است. ثالثاً راه حلی برای جایی ندارد که بیش از دو وسیله نقلیه برخوردار کرده باشند.

ب: مجموع خسارت به نسبت درجه تقصیر هر یک از طرفین میان آنها تقسیم می شود.

ج: هر یک از راننده ها به اندازه ای که خسارت وارد کرده است مسئولیت دارد و در این خسارت عوامل مختلفی دخالت دارند که تقصیر نیز یکی از آنهاست.

د: صاحبان دو وسیله مقصر، هیچ کدام مسئولیتی برای پرداخت خسارت ندارند.

ه: مالک هر وسیله، خسارت دیگری را می پردازد اما میزان خسارتی که از خطای او به وجود آمده است کسر می شود.

و: شخصی که خطا و تقصیر او سنگین تر است، مسئول است و شخص دیگر مسئولیتی ندارد.

ز: هر نفر نیمی از خسارت طرف مقابل را می پردازد و این همان نظری است که در ماده ۳۳۶ قانون مجازات اسلامی ارائه شده است. این نظریه از آن جهت عادلانه است که تا حد زیادی تفاوت قیمت دو وسیله نقلیه جبران می شود، زیرا راننده خطاکار هر وسیله نقلیه نیمی از خسارت خود و نیمی از ضرر طرف دیگر را می دهد.

۲-۱-۲) تصادف در نتیجه تقصیر یکی از دو راننده

در این حالت مشخص است که همان طور که نیز در قانون مدنی نیز آمده است مسئولیت بر عهده خود مقصر است. در ماده ۳۳۵ ق.م.آ. آمده است: در صورت تصادم بین دو کشتی یا دو قطار در 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 ماده ۱۶۴ قانون دریای نیز در تأیید همین حکم نسبت به تصادم کشتی ها مقرر می دارد: اگر تصادم در نتیجه خطای یکی از دو کشتی ها باشد

جبران خسارت بر عهده طرفی است که مرتکب خطا شده باشد. هم چنین ذیل ماده ۴۰ ق دیات مقرر می دارد و اگر یکی از آنها مقصر باشد فقط مقصر ضامن است.

بنابر این چنانچه طرفین حادثه در ایجاد خسارت برخورد و مشارکت انفعالی داشته باشند نمیتوان حادثه را بالتسبیب دانست، باید اظهار داشت که به دلیل فقدان رابطه علیت بین فعل وسیله نقلیه منفعل و نتیجه خسارت بار مسئولیت تماما متوجه طرفی خواهد بود که از موضع فاعل، به دیگری برخورد کرده است. در واقع عمل او از مصادیق مباشرت است (نظری نژاد کیانی، ۱۳۸۱، ص ۴۳ و ۴۴).

۳-۱-۲) تصادف در نتیجه تقصیر هر دو طرف و چگونگی تقسیم مسئولیت

تصادف در نتیجه تقصیر هر دو طرف و چگونگی تقسیم مسئولیت در فرض سوم تصادف در نتیجه تقصیر هر دو طرف به وقوع پیوسته مانند آنکه وسیله ای از کوچه فرعی بدون رعایت حق تقدم به خیابان اصلی برود و با وسیله دیگر که در آن خیابان با سرعت در حرکت است تصادف کند. با عابر پیاده ای که از جای ممنوع عبور می کند به وسیله نقلیه ای که سرعت غیر مجاز دارد تصادف کند در این فروض بعضی گمان می کنند آن طرفی که خطای شدید تر دارد رانندگان مرتکب شده اند مسئول همه خسارت هاست ولی گروهی دیگر از نظر ماده ۳۵۵ ق.م.تبعیت کرده اند و هر دو راننده را مسئول دانسته اند اگر طرفین تقصیر با مسامحه کرده باشند هر دو مسئول خواهند بود (کاتوزیان، ۱۳۷۴، ص ۶۱۵).

این در حالی است که فقها نظر داده اند که، بحث تقسیم مسئولیت زمانی مطرح می شود که تلف و خسارت حاصله به هر دو طرف استناد داده شود. در فرضی که هر دو طرف مقصر با غیر مقصر باشند در مورد نحوه تقسیم مسئولیت ناشی از تصادفات دو طرفه (که هر دو مقصر باشند با هیچ کدام مقصر نباشند و در عین حال علت حادثه قوه قهریه هم نباشد) نظرات مختلفی از سوی فقها و حقوقدانان مطرح شده که به آن می پردازیم:

۱- پرداخت تمام خسارت از سوی هر کدام از دو راننده به طرف مقابل: دیوان کشور فرانسه چنین حکم داده است که در تصادفات راننده هر وسیله، خسارتی که به طرف دیگر وارد شده است را می پردازد (اباذری فومشی ، ۱۳۷۹ ، ص ۴۰۱). در بین فقها نیز حنفیه ، حنابله، و مالکیه معتقدند که اگر دو سوار با اسب یا ناخدا با راننده اتومبیل با دو پیاده و با یک سواره و یک پیاده با هم تصادم نمایند و بمیرند و یا به سبب تصادم چیزی تلف شود بر هر کدام از آنها خسارت طرف مقابل است. ایشان در توجیه نظر خود گفته اند که مرگ هر کدام از آن دو منسوب است به فعل حریف او ، زیرا فعل او ، فی نفسه مباح بوده است و آن رفتن در راه می باشد ، پس حق ضمان نسبت به خود او شناخته نمی شود زیرا فعل او مباح بوده است، و اگر حتی ضمان نسبت به فعل خود او اعتبار شود پس باید نصفدیه نیز اعتبار شود در آنجا که کسی در چاهی بیفتد که در وسط راه عمومی کنده شده است که می توان گفت اگر راه رفتن او و سنگینی او نبود در چاه نمی افتاد . و فعل حریف او اگر چه آن هم مباح است ولی اباحه مفید است به شرط سلامت دیگران پس فعل حریف به هنگامی که سبب تلف گردد موجب ضمان خواهد بود. که البته این توجیه درست نیست همان گونه که گفته شد تصادف امری دو جانبه و دو سویه است و خسارت و جنایت وارده به هر یک از دو طرف ناشی از نیروی حرکت و فشار هر دو است. پس نمی توان کل تلف وارد شده به هر طرف را به دیگری نسبت داد و عرف نیز با توجه به ماهیت تصادف این امر را نمی پذیرد . و مباح بودن یا نبودن عمل شخص به نحو اطلاق باعث عدم انتساب تلف به او نمی شود و قیاس این مورد با مورد چاه نیز قیاس مع الفارق است چه اینکه مورد چاه اجتماع سبب متعدی و مباشر جاهل است که با توجه به اقوی بودن سبب جنایت مستند به اوست و مشخص است که در مورد تصادف با این موضوع کاملاً متفاوت است. ایراد دیگری که به این نظر وارد است آن است که چون درجه تأثیر خطاها در آن به حساب نیامده است گاه باعث می شود تا راننده ای که تقصیر مهمتری مرتکب شده است خسارت کمتری پردازد.

۲- تقسیم کل خسارت به تساوی بین هر دو طرف ماده ۳۳۶ ق.م. اسلامی حکم تقسیم مسئولیت را در تصادف به این شکل مشخص نموده که هر کدام از طرفین ضامن نصف خسارت طرف مقابل است. این در حالی است که ماده ۳۳۷ راننده هر یک از دو وسیله را ضامن نصف دیه تمام سرنشینان دانسته چرا که در ماده ۳۳۷ دو راننده در از بین بردن سرنشینان ماشین دیگری مباشر بوده و در از بین بردن سرنشینان ماشین خود سبب می باشند.

به نظر میرسد که قانون مجازات ما در مورد تقسیم مسئولیت همان نظر غالب در فقه شیعه را پذیرفته است چه اینکه در کتب فقهی در باب تقسیم مسئولیت ناشی از تصادف، هر یک از فارسان را ضامن نصف خسارت فرس دیگری میدانند. نکته دیگر آنکه در کتابهای فقهی هم، زمانی که متصادمین مالک کشتی، خودرو، و غیره باشند با زمانی که این اشیاء متعلق به غیر باشد قائل به تفکیک شده اند مثلاً در کتاب مبانی تکملة المنهاج پس از آنکه حکم ضمان هر یک از متصادمین نسبت به نصف قیمت یا ارزش اسب دیگر بیان شده این حکم به این شکل مقید شده است که این در صورتی است که اسب سوار مالک اسب باشد و اما در غیر این صورت هر کدام ضامن نصف قیمت هر دو اسب در برابر مالکان آن می باشند. در تحریر الوسیله نیز مانند توضیح پیشین حکم داده شده و تقسیم ذکر شده مشابه ماده ۳۳۶ ق.م. امنوط به مالکیت متصادمین نسبت به وسیله نقلیه شده است. نکته دیگر آنکه در فرضی که عده ای در دو وسیله نقلیه کشته شوند با توجه به اینکه جان اشخاص متعلق به رانندگان نیست هر دو راننده ضامن دیه کل سرنشینان هر دو وسیله نقلیه می باشند. بنابر این همان گونه که بیان شد نظریه پذیرفته شده در قانون مجازات اسلامی تقسیم کل خسارت به تساوی بین متصادمین است. این نظریه از اگر به نظر مانند نظریه پیشین مسئولیت مشترک دو طرف را تجزیه نمی کند. هم چنین به طور قاطع ضمان طرفین را مشخص می نماید اما در عین حال نظریه از این جهت که به میزان تأثیر یا به عبارت دیگر به میزان مداخله طرفین در تصادف توجه نکرده قابل انتقاد است فرضاً یکی از مواردی که در تعیین میزان تأثیر هر یک از طرفین در تصادف مؤثر است میزان تقصیر آنهاست که قانون مجازات میزان تقصیر را صریحاً نفی کرده است.

۳- تقسیم بر مبنای میزان تقصیر: نظریه دیگری که در مورد تقسیم مسئولیت وجود دارد تقسیم مسئولیت بر مبنای میزان تقصیر است مثلاً دادگاههای فرانسه مسئولیت را به نسبت درجه تقصیر تقسیم می کند. در کامن لو (در قوانین برخی از ایالات متحده امریکا) و در آلمان (م ۲۵۴ ق. ۱۹۰۰) نیز خسارات به نسبت درجه تقصیر تقسیم شده است " قانون مجازات اسلامی این نظریه را صریحاً رد کرده است و در ماده ۳۳۶ صریحاً مساوی با متفاوت بودن تقصیر یکی از طرفین را در تقسیم مسئولیت بی تاثیر داشته است. در حقوق ما پذیرش این نظریه در برخی قوانین سابقه دارد به عنوان مثال ماده ۱۶۵ ق. ی. دریایی مصوب دوم آبان ۱۳۴۳ مقرر می دارد: اگر دو یا چند کشتی مرتکب خطا شوند مسئولیت هر یک از کشتی ها متناسب با اهمیت تقصیری است که از آن کشتی سر زده است. این نظریه از آن جهت قابل انتقاد است که از میان عوامل مؤثر در نحوه مداخله متصادمین در تصادف تنها به تقصیر آنها توجه نموده و سایر عوامل را نادیده گرفته است هم چنین از این جهت که در این نظریه مسئولیت مدنی به عنوان مجازات تقصیر و به تناسب آن تقسیم می شود قابل انتقاد به نظر می رسد (قاسم زاده، ۱۳۷۴، ص ۳۶۹).

۴- تقسیم مسئولیت بر مبنای میزان مداخله: برخی از حقوقدانان معتقدند که در تقسیم مسئولیت ناشی از تصادفات (که هر دو طرف مقصر باشند یا نباشند و درعین حال علت حادثه هم قوه قهریه نباشد) عادلانه تر این است که دادگاهها نه تنها به کوچکی و بزرگی تقصیر بلکه به تمام عوامل و دیگری که در ایجاد خسارت و میزان آن مؤثر بوده است توجه کند و هر کدام از دو طرف را به اندازه ای که ضرر زده است مسئول شناسد به این ترتیب معیار تعیین مسئولیت در تاثیر ایجاد حادثه زیان بار است و تقصیر به عنوان یکی از مهمترین عوامل این تأثیر مورد توجه قرار می گیرد: نمود عملی این نظریه را می توان در ماده ۱۴ قانون مسئولیت مدنی مشاهده کرد این ماده در مورد نحوه تقسیم مسئولیت بین کسانی که مجتمع زیانی را وارد نموده اند چنین حکم می دهد که میزان مسئولیت هر یک از آنان با توجه به نحوه مداخله هر یک از طرف دادگاه تعیین خواهد شد برخی از حقوقدانان معتقدند که تقسیم مسئولیت در حقوق ایران بر

مبنای همین نظریه است و مقررات قانون مجازات اسلامی (مانند مواد ۳۳۵-۳۳۶) ناظر به موردی است که نتوان میزان تأثیر هر یک از اسباب را ثابت کرد. در این نظریه هر چند که اصل تقسیم مسئولیت بر مبنای میزان مداخله امری منصفانه است با مقررات قانون مجازات اسلامی همخوانی ندارد زیرا مواد قانون مجازات به نحو اطلاق مسئولیت را به طور مساوی تقسیم کرده اند و حتی ماده ۳۳۶ این قانون تقصیر را که مهمترین ملاک برای تشخیص نحوه مداخله عوامل در خسارت است را نادیده گرفته است بنابر این علی الرغم اینکه این نظریه سوای ایرادی که در مورد ملاک تشخیص فوت و ضعف مداخله در آن وجود دارد منصفانه تر از دیگر نظرات است. که در مورد نحوه تقسیم مسئولیت، قانون مجازات اسلامی آنرا در مورد تصادفات نپذیرفته است.

۳) بخش سوم: تحلیل و بررسی

تحلیل و بررسی از تمام آنچه که گفته شد بایستی به نقد مواد مربوطه پرداخت: اولین ایراد بر ماده ۳۳۶ ق.م. وارد است چرا که بحث این ماده در مورد مسئولیت مدنی است و بحث این ماده در بخش دیات وجه قانونی ندارد. هر چند گروهی نظر دارند که این ماده در صورت ارتکاب جرم و تخلفی است که منجر به خسارت شود. لیکن از آنجایی که در این ماده ذکر شده است چه آنکه تقصیری وجود داشته باشد چه آنکه نباشد نظر گروه اخیر نقض میشود. از طرف دیگر در همین ماده ذکر شده است که با فرض عدم تقصیر بایستی خسارت داده شود. به نظر میرسد قانونگذار ما در مورد عدم تقصیر هیچ کدام از طرفین، بایستی حکم به آن میداد که ضمانی در بین نباشد، چرا که این مورد مثل زمانی است که هر کدام از وسایل نقلیه برای طرف مقابل حکم قوه قهریه را دارد. با آنکه هر یک مسئول خسارتهای خود باشند نه دیگری. یک نکته مهم دیگر آنکه این ماده به میزان تقصیر و تاثیر عمل هیچ کدام از طرفین توجهی نکرده و بدون در نظر گرفتن میزان تقصیر طرفین حکم به پرداخت نصف خسارت دیگری داده است و این با روحیه عدالت و انصاف منطبق نمی باشد. یک ایراد دیگر آنکه مواد اشتراک در جنایت (ماده ۳۳۷-۲۳۳۴ ق.م.) فقط در مورد تصادم دو عامل در عرض هم تعیین تکلیف کرده است ولی در

خصوص آنکه چند عامل با هم تصادم کنند جهت تعیین و میزان مسئولیت ابهام وجود دارد. نکته دیگر آنکه چرا قانون گذار در تبصره ماده ۳۳۷ ق.م.ا قوه قاهره را رافع مسئولیت طرفین دانسته است هر چند به نظر میرسد مسئولیتی که بر اثر کشته شدن سرنشینان ایجاد میشود خیلی سنگین تر از خسارت ماده ۳۳۶، به وسیله نقلیه است. این علت تفاوت و ابهام هنوز روشن نمیشد. به هر حال به نظر میرسد قانون گذار بایستی جهت رفع این موارد، مواد را بین دو حالت تفکیک کند.

حالت اول: اینکه ثابت شود تأثیر فعل یکی از دو طرف مشخص در ورود خسارت بیش از تأثیر فعل طرف دیگر بوده است؛ مانند اینکه دو راننده بدون اعتنا به علامت باریک شدن جاده در قسمت پیچ و بدون رعایت احتیاط، یکی با سرعت ۱۲۰ کیلومتر و دیگری با سرعت ۶۰ کیلومتر، از دو سوی مقابل به حرکت خود ادامه دهند و سبب تصادم دو وسیله شوند. در این حالت، میزان مسئولیت هر یک از دو راننده به نسبت اندازه تقصیر او و تأثیر فعل او در ورود خسارت تعیین خواهد شد؛ زیرا هر چند بنا به فرض، هر دو راننده مقصر بوده اند، ولی چون سرعت بیشتر یکی از دو وسیله نسبت به سرعت کمتر وسیله دیگر تأثیر بیشتری در ورود خسارت داشته است، میزان مسئولیت راننده دارای سرعت بیشتر به نسبت تأثیر فعل او بیش از مسئولیت راننده وسیله دیگر خواهد بود..

حالت دوم: اینکه یکی از دو طرف به عنوان مؤثرتر در حدوث تصادم مشخص نگردد؛ اعم از اینکه تساوی تأثیر فعل طرفین محرز باشد در این صورت حکم به پرداخت خسارت یا دیه به طور مساوی وجه قانونی خواهد داشت. با اینکه با وجود ثبوت اختلاف در تأثیر، طرف مؤثرتر و طرفی که کمتر تأثیر داشته است، کلاً مشخص نشود. در این صورت همان حکم قانون ما مبنی بر نصف خسارت دیگری یا نصف دیه کل سرنشینان بهترین گزینه خواهد بود.

فصل چهارم

عوامل موثر بر وقوع تخلفات راهنمایی و رانندگی و معیارهای جرم بودن آن ها

۱-۲) مقدمه

قانونگذار به منظور انتظام بخشیدن به آمدوشد و جلوگیری از بی نظمی و ناامنی در حوزه ترافیک، اقدام به مداخله در رفتارهای ترافیکی افراد و نحوه استفاده آنها از وسایل نقلیه می کند. این مداخله در قالب جرم انگاری رفتارهای مخل نظم و امنیت و پیش بینی ضمانت اجرا برای صحت اجرای قوانین صورت میگیرد. جرم انگاری به عنوان یکی از ساز و کارهای مهم در سیاست جنایی، فرایندی است که طی آن قانونگذار از طریق تصویب قوانین، برای حفظ ارزش های اجتماعی و نظم عمومی و یا جهات دیگر رفتارهایی را جرم قلمداد میکند (عبدالفتاح ، ۱۴۱۰ ه. ق ، ص ۳۵). رفتارهایی که در فرایند جرم انگاری جرم شناخته میشوند. وضعیتها و حالت هایی هستند که موجبات بروز ناامنی و ایجاد خطر بالقوه یا بالفعل برای دیگران و بی انضباطی و بر هم خوردن نظم عمومی را فراهم می آورند. این وضعیتها و حالت ها، کجرویهای رفتاری در حوزه رانندگی هستند که تحت عنوان جرایم رانندگی، مهمترین شاخص رفتاری در حوزه ترافیک بوده، عامل اصلی بروز بی نظمی و ناامنی ترافیکی و تصادفات رانندگی شناخته میشوند. اعمال ممنوعیت و محدودیت های رفتاری بر اساس معیارهایی صورت می گیرد که این معیارها نسبی و در جوامع مختلف متفاوت است. شناخت عوامل مؤثر بر ارتکاب رفتارهای انحرافی و مخل نظم و امنیت می تواند در شناخت و تعیین معیارهای مناسب جرم انگاری مؤثر باشد. بدین جهت عوامل مؤثر بر ارتکاب جرائم رانندگی و معیارهایی که بر اساس آن جرم انگاری صورت می گیرد را بررسی می کنیم.

۲-۲) مهمترین عوامل مؤثر بر وقوع تخلفات راهنمایی و رانندگی

عامل انسانی همواره به عنوان اصلی ترین، موثرترین و تعیین کننده ترین عامل در چرخه رانندگی، به ویژه تصادفات، نقش آفرینی می کند. به نحوی که در صورت ساماندهی رفتارهای انسانی و حذف رفتارهای انحرافی ، و به عبارت دیگر حذف جرایم و تخلفات رانندگی از چرخه ترافیک، می توان خلأها و نقیصه های موجود در سایر عوامل تنش آفرین در ترافیک و تصادفات رانندگی (مثل راه و وسیله نقلیه) رانیز جبران کرد، چرا که انسان قادر است رفتار خود

را با شرایط و اوضاع و احوال موجود منطبق نموده و بدین وسیله در بسیاری از شرایط بحرانی، خطر را از خود دور سازد. بر اساس یافته های تجربی نگارنده رانندگی تدافعی یا رانندگی توام با حزم و احتیاط یکی از این روش های انطباقی است .

بر اساس یافته ها و تحلیل های آماری منابع موجود آنچه در پس اغلب حوادث رانندگی نوشته است، غالباً یک جرم یا تخلف ترافیکی است که فاعل و عامل ارتکاب آن انسان است. گرچه ممکن است هر تخلف با جرم ترافیکی منجر به بروز حادثه نکردند، ولی قطعاً عامل با حداقل سبب هر حادثه رانندگی اگر فورس مازور با عوامل خارج از اختیار انسان نباشد. یک جرم یا تخلف رانندگی خواهد بود.

بدین ترتیب باید گفت مهمترین عامل در وقوع تصادف رانندگی و تلفات ناشی از آن، رفتارهای غلط انسانی و به تعبیری خطای انسانی است و با توجه به اینکه اصلاح رفتارهای غلط انسانی در حوزه

رانندگی و ایجاد زمینه های التزام به قوانین و رعایت ضوابط و مقررات راهنمایی و رانندگی و پیشگیری از ارتکاب جرایم رانندگی مهمترین راه حذف یا کمرنگ کردن نقش خطای انسانی در بروز تصادفات رانندگی و تبعات آن است، لازم است بدو مهمترین دلایل کج رویهای افراد در حوزه ترافیک و عدم پایبندی به قوانین و مقررات مشخص گردد . دلایل مذکور را در سه بند مورد بررسی قرار میدهیم.

۱-۲-۲) احساس آنومی

احساس آنومی یعنی اینکه اشخاص به این باور می رسند که بخش عمده ای از افراد جامعه پایبند نظام ارزشی و هنجارهای پذیرفته شده جامعه نیستند. در نتیجه این گروه نیز تمایلی به پایبندی به این هنجارها و قوانین از خود نشان نمی دهند، به تعبیر دیگر آنومی به معنای آشفتگی اجتماعی، بی قاعدگی و انجام امور بدون در نظر گرفتن هرگونه هنجاری است (چلسی ، ۱۳۸۵ ، ص ۱۱۹ تا ۱۳۲). در حوزه قوانین و مقررات رانندگی نیز این قاعده صادق است. فراوانی و شیوع جرایم و تخلفات رانندگی در معابر و بی تفاوتی برخی نهادهای اجرایی در

برخورد با این جرایم می تواند احساس انومی را در افراد ایجاد نماید. با این تفصیل وقتی بخش بزرگی از جامعه بر این باور باشد که کسی مقررات رانندگی را رعایت نمی کند، آنها هم برای این قوانین ارزشی قائل نخواهند بود. در نظرسنجی ای که در سال ۱۳۸۴ توسط اداره کل مطالعات اجتماعی نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران از تعداد ۸۹۹ نفر از شهروندان در زمینه احساس انومی به عمل آمد، ۶۲ درصد جامعه نمونه آماری معتقد به غالب بودن احساس انومی در جامعه بوده اند و تنها ۱۶۰۵ درصد نظر مخالف داشتند. بدین ترتیب فضای عمومی جامعه بایستی به گونه ای عاری از رفتارهای انحرافی و جرائم مشهود رانندگی باشد که احساس بی قانونی و هنجارشکنی و شائبه هرج و مرج ترافیکی در بین مردم ایجاد نشود.

۲-۲) عدم رعایت قوانین توسط گروه های مرجع

بر اساس نظریه های جامعه شناسی و روانشناسی اجتماعی، یکی از عوامل مهم و تأثیرگذار بر رفتار انسان ها و گروهها نحوه رفتار گروه های مرجع است. گروههای مرجع که می توانند پدر، مادر، عمو، دوستان صمیمی و حتی مسئولین و مقامات سیاسی کشور و شخصیتهای هنری معروف باشند، چهارچوب های داوری هستند که افراد با استفاده از آنها به مقایسه خود و دیگران با هنجارها و معیارهای برگرفته می پردازند (رجب زاده، ۱۳۸۴، ص ۲۵). نوع رفتارهای این گروه ها در رانندگی می تواند در قانون پذیری یا قانون گریزی دیگران مؤثر واقع شود. ساترلند در این زمینه اعتقاد دارد همان طور که افراد جامعه در شکل گیری رفتارهای معمولی و هنجارها در تعامل با یکدیگرند، در الگوگیری رفتارهای انحرافی نیز این گونه عمل می کنند و افراد و گروه هایی که بیشتر در معرض تعامل با افراد و گروههای دارای رفتارهای انحرافی هستند بیشتر در معرض و مستعد ارتکاب رفتارهای یادشده خواهند بود؟

به اعتقاد نگارنده هر گونه اقدام فرهنگی و آموزشی و القای هرگونه هنجار در جهت فرهنگ سازی و اصلاح الگوهای رفتاری روی گروههای مختلف حتی اگر از زمان کودکی صورت پذیرد در صورتی که رفتار گروههای مرجع آنان مغایر آموزه های رفتاری و هنجارهای القا شده به گروه باشد بی اثر خواهد بود. بسیاری از جرائم رانندگی را که بعضاً مرتکبین آنها در زمره

گروه‌های مرجع می‌باشند، به جهت عدم امکان شناسایی توسط پلیس و سایر نهادهای قانونی و یا شناسایی و عدم امکان برخورد قانونی با آنها و یا عدم حساسیت جامعه به آنها، می‌توان به جرائم مخفی تعبیر کرد. این جرائم را شهروندانی که اشخاص موجهی شناخته میشوند و در جای خود الگوی جامعه محسوب می‌شوند مرتکب شده و فرق آنها با سایر مجرمین در عدم دستگیری با برخورد با آنان است. در نظرسنجی انجام شده توسط معاونت اجتماعی و ارشاد نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران در سال ۱۳۸۴ از تعداد ۸۸۹ نفر از شهروندان تهرانی در خصوص رعایت مقررات رانندگی توسط گروه‌های مرجع که شغل اصلی آنها رانندگی بوده و در نتیجه مدت زمان بیشتری را نسبت به سایر افراد به امر رانندگی می‌پردازند، تنها ۱۱ درصد نمونه‌ها که شغل پدرشان رانندگی بوده اعلام کرده‌اند که پدرشان در حد زیاد و خیلی زیاد مقررات راهنمایی و رانندگی را رعایت می‌کنند. بدین ترتیب همان‌طور که مشاهده میشود نتیجه پیمایش بیانگر عدم رعایت مناسب قوانین و مقررات رانندگی از سوی برخی گروه‌های مرجع در جامعه نمونه آماری می‌باشد و در صورت اعتقاد به نظریه مذکور این موضوع می‌تواند از عوامل مؤثر در ارتکاب جرائم و تخلفات رانندگی باشد.

۳-۲-۲) گزینش عقلانی (ریسک‌پذیری)

بر این اساس، ماهیت کجرویها فرع بر تصمیم‌گیری فردی و گزینش عقلانی فایده‌گرایانه محسوب

می‌گردد که پس از سنجش پیامدهای مثبت و منفی رفتار انحرافی صورت می‌گیرد (بیانلو و منصوریان، ۱۳۹۲، ص ۳۲). در این نظریه اساس ارتکاب جرائم و تخلفات هزینه و فایده است. بر این اساس اگر افراد مطمئن شوند در صورت ارتکاب تخلف رانندگی مجازات سخت و پرهزینه‌ای که در مقایسه با منافع که از ارتکاب تخلف در ذهن خود تصور نموده‌اند بسیار سنگین‌تر و شدیدتر است در انتظار آنهاست و احتمال شناسایی و یادستگیر شدن توسط مجریان قانون (ریسک خطر) نیز حتمی و یا حداقل بسیار زیاد است، به‌طورحتم از تصمیم خود منصرف شده و مرتکب رفتار خلاف قانون نخواهند شد. در نتیجه میزان ارتکاب جرائم و

تخلفات و یا احتمال ارتکاب آنها کمتر خواهد شد. در این زمینه یکی از مسئولین نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران در سمینار مسئولین قوانین نیروهای مسلح اعلام می نماید: «اگر در عبور از خیابان یک طرفه سودی که از طریق زود رسیدن به مقصد عاید راننده خاکی می گردد بیش از مبلغ جریمه احتمالی باشد عقل معاش حکم می کند عبور از خیابان یکطرفه را ولو به قیمت ارتکاب تخلف بگزیند.»

فرضیه رقیب در این خصوص آن است که جرائم و تخلفات حادثه ساز رانندگی که پیامدهای آن حوادث رانندگی خونبار و مرگ اشخاص می باشد فایده‌های قابل اندازه‌گیری با نقطه مقابل خود، یعنی مرگ، در بر ندارند تا انتخاب رفتار انحرافی خطرآفرین را بر مبنای گزینش عقلانی فایده‌گرایانه بدانیم. اما به نظر می رسد تبعات و اثرات جرائم و تخلفات رانندگی که همان تصادفات و مرگ و میر ناشی از آن می باشد هرگز به طور واقعی برای افراد، به ویژه متخلفین از قوانین و مقررات رانندگی ملموس و قابل باور نبوده است که بتواند عاملی در جهت انصراف تصمیم مرتکبین جرایم و تخلفات رانندگی از ارتکاب جرم باشد. بنا به مراتب فوق قوانین و مقررات رانندگی به ویژه ضمانت اجراها باید به گونه ای باشند که در مقام گزینش عقلای بین منافع احتمالی تخلف و زیان های ناشی از پاسخ قانونی به آن موجب انصراف تصمیم افراد از ارتکاب تخلف گردد.

۲-۳) محدوده جرم انگاری تخلفات راهنمایی و رانندگی

منظور از محدوده جرم انگاری، حوزه هایی در زمان و مکان است که در آن رفتارهای مخاطره آمیزی وجود دارند که مخل نظم و امنیت بوده و باید از طریق جرم انگاری ممنوع شوند.

درحوزه آمدو شد وسائط نقلیه قلمروی که در آن رفتارهای انحرافی و خطرآفرین تحت عنوان جرائم رانندگی باید جرم انگاری و ممنوع اعلام شوند محدوده جرم انگاری جرائم رانندگی نامیده میشود. کلیه رفتارهایی که در این حوزه قرار می گیرند، رفتارهایی هستند که به طور مستقیم یا غیر مستقیم به نوعی در ناهنجاریهای حوزه رانندگی و امور آمد و شد وسائط نقلیه، مانند حوادث رانندگی دخالت دارند. با توجه به اینکه مهمترین پیامد ورود و استفاده از خودرو

در ایران تلفات بسیار بالایی حوادث رانندگی است، به منظور تعیین محدوده جرم انگاری رفتارهای مخاطره آمیز و محل نظم و امنیت در حوزه ترافیک و تعیین اولویت ها در آن بایستی مشخص شود چه عواملی بیشترین تأثیر و دخالت را در وقوع بی نظمی ها و تصادفات رانندگی دارند تا رفتارهای غلط مرتبط با آن حوزه ها غربالگری و ممنوع اعلام شوند (نیک نژاد، ۱۳۸۶، ص ۲۵).

کارشناسان عقیده دارند در مباحث حمل و نقل و ترافیک با سه عامل اصلی، انسان، وسیله نقلیه، و راه و محیط مواجه هستیم که میزان تأثیر هر یک از این عوامل در بروز حوادث رانندگی متفاوت است. عوامل مؤثر در وقوع تصادفات رانندگی در نمودار نشان داده شده است.



تصادفات انسان، در ۰،۹ درصد جاده و در ۰،۱ درصد خودرو عامل اصلی تصادف بوده است. در ۴۳،۸ درصد انسان و جاده هر دو با هم در تصادفات مؤثر بوده اند. در ۴۳ درصد انسان و خودرو و در ۰،۲ درصد عامل جاده و خودرو با هم در تصادف مؤثر بوده اند. بالاخره در ۲۵ درصد، هر سه عامل انسان و خودرو و جاده مقصر بوده اند و در ۱۲ درصد نیز هیچ کدام تقصیر نداشته اند. در کل می توان گفت که در ۹۷،۵ درصد از تصادفات، عامل انسانی دخالت دارد. اگر چه بررسی ها تأثیر واضح رفتارهای غلط انسانی و مشخصاً نقض قوانین و مقررات را در حوادث رانندگی و ضرورت توجه به عامل انسانی یعنی راننده را نشان می دهند، لیکن از تأثیر عوامل دیگر (یعنی راه و وسیله نقلیه) نیز نباید غافل بود زیرا در بسیاری از موارد نواقص و کاستی های حوزه راه و وسیله نقلیه که بعضاً ناشی از قصور و سهل انگاری عوامل انسانی مرتبط است در وقوع حوادث رانندگی نقش آفرین هستند. قانونگذار باید محدوده جرم انگاری رفتارهای

مخاطره آمیز و مخل نظم و امنیت ترافیکی را شامل تمامی این سه حوزه دانسته و حالت ها و وضعیت هایی را که شرایط نامطلوبی برای نظم و امنیت در حوزه آمد و شد ایجاد می نمایند تحت عنوان جرم یا تخلف رانندگی ممنوع اعلام کند. در این خصوص برخی نویسندگان تخلف رانندگی را بدین گونه تعریف کرده اند: (اعمال و رفتارناهنجار ترافیکی) یعنی رفتاری که آگاهانه یا ناآگاهانه به اختیار یا به اجبار از سوی رانندگان سرنشینان، عابران پیاده، کارگران، مأموران راهسازی و راهداری و یا هر فرد دیگری که در ترافیک شرکت دارد، سر بزند و خلاف قوانین و مقررات مصوب در استفاده از تسهیلات حمل و نقل و ترافیک باشد (عبدالرحمانی، ۱۳۸۵، ص ۴۰).

در قوانین ایران غالب آنچه در حوزه آمد و شد تحت عنوان حدود مرزهای قانونی تعیین گردیده است، بر اساس مقررات کتاب آیین نامه راهنمایی و رانندگی و همچنین برخی قوانین مرتبط در قالب مفاهیمی چون سرعت غیرمجاز، سبقت غیرمجاز، مدیر و جهت حرکت غیرمجاز و حق تقدم عبور تعریف و جرم انگاری شده است. موضوعاتی که عمدتاً در این حوزه مورد توجه قانونگذار قرار گرفته و از منظر او مخالف نظم و امنیت ترافیکی شناخته شده اند در ۱۷۱ عنوان، جرم انگاری و برای آنها مجازات تعیین شده است. این احکام صرفاً ناظر به رفتارهای رانندگان و سائط نقلیه و عابرین پیاده است و هیچگونه توجهی به رفتار سایر متولیان دو رکن دیگر ترافیک، یعنی راه و وسیله نقلیه، نشده است. به عنوان مثال، عدم استفاده از علائم بازتاب که نشاندهنده طول وسیله نقلیه باربری است، تخلف محسوب و براساس ردیف ۵۰ جدول جرائم رانندگی، برای راننده مجازات نقدی پیش بینی شده است و یا عدم پرداخت عوارض در بزرگراه ها جرم ترافیکی شناخته شده است در حالی که رفتارهای مخاطره آمیز مسئولین و متولیان ایمنی راه، همچون عدم نصب چراغ راهنما با روشنایی و یا عدم رعایت استانداردهای راهسازی و ایجاد شرایط خطرناک در جاده ها برای افراد، در هیچ یک از قوانین ترافیکی مورد توجه واقع نشده اند. همچنین در حوزه وسیله نقلیه، رفتارهایی چون سهل انگاری سازندگان وسایل نقلیه در استفاده از قطعات معیوب و غیراستاندارد در ساخت خودرو که می تواند موجب به خطر افتادن جان بسیاری از افراد گردد مورد توجه قرار نگرفته است. خلاصه اینکه قانونگذار در

جرم انگاری رفتارهای مخاطره آمیز و مخل نظم و امنیت در رانندگی توجه خود را صرفاً معطوف رانندگان و حداکثرعابرین پیاده کرده است و سایر حوزه ها و ارگان ترافیک را مد نظر قرار نداده است. بدین ترتیب محدوده جرم انگاری رفتارهای ترافیکی که بایستی تمامی حوزه های مرتبط با آمدوشد وسائط نقلیه و توابع آن را در بر گیرد، به حوزه راننده و با عابرین پیاده محدود شده است. با توجه به اینکه در تمامی زمینه های ترافیکی، اعم از راه، وسیله نقلیه و راننده، این رفتارهای انسانی است که وقایع را رقم میزند، باید از ارتکاب آن دسته از رفتارهایی که نظم و امنیت آمد و شد را به خطر می اندازند و در بروزحوادث رانندگی بیشترین تأثیر را دارند جلوگیری کرد. بدین منظور لازم است این رفتارها را ممنوع و افراد را از ارتکاب آنها منع کرد. مناسب ترین راه اعمال این ممنوعیت و تضمین اجرای آن جرم انگاری و پیش بینی مناسب برای آن هاست

۴-۲) معیارهای جرم انگاری تخلفات رانندگی

کج روی تخلف عمومی از هنجارهای اجتماعی است و در حوزه رانندگی این هنجارها برگرفته از نظر قانونگذار که بر اساس معیارهای خاص تعیین شده اند می باشد. این معیارها که تعیین کننده رفتارهای ناهنجار و مستوجب جرم انگاری و پیش بینی مجازات برای آنها می باشد در دو نوع عینی و ذهنی قابل تقسیم هستند.

۱-۴-۲) معیار عینی

قانونگذار در جرم انگاری جرائم رانندگی در مواردی معیارهای عینی را مورد توجه قرار داده و در موارد دیگر از معیارهای ذهنی استفاده نموده است. رفتارهایی که بطوریقین ارتکاب آنها منجر به نتیجه مخرب و نامطلوب می شود، به دلیل اطمینان از حصول نتیجه نامطلوب، یعنی براساس معیاری عینی، غیرقانونی تلقی و برای آنها مجازات تعیین می شود. مهمترین معیارهای عینی در جرم انگاری جرائم و تخلفات رانندگی عبارتند از:

۱-۱-۲) برهم خوردن نظم و ایجاد اخلال در جامعه

یکی از مهمترین معیارهایی که در جرم انگاری رفتارهای ترافیکی مورد توجه قانونگذار قرار گرفته، ایجاد اخلال در امر آمدوشد و بر هم خوردن نظم است. رفتارهای دارای این ویژگی که از طریق روش های قابل دسترس و کم هزینه تر دیگر قابل اصلاح و یا حذف از چرخه رفتارهای ترافیکی نمیشد بایستی از طریق جرم انگاری ممنوع شوند. کجرویهای رفتاری همچون عدم رعایت ضوابط و مقررات آیین نامه راهنمایی و رانندگی که موجبات بی نظمی و اخلال در ترافیک را فراهم می آورند از این قبیل هستند. به عنوان مثال، توقف در حریم تقاطع و ایجاد سد معبر نتیجه ملموس و عینی آن ایجاد اخلال در ترافیک، بر هم خوردن نظم و ایجاد مزاحمت برای دیگران است. لذا قانونگذار این رفتار را در فهرست جرائم رانندگی قرار داده و برای آن مجازات پیش بینی کرده است.

۲-۱-۱-۲) ایراد صدمه و ضرر به دیگران

ایراد صدمه به افراد مهمترین معیار عینی ایجاد محدودیت و ممنوعیت رفتارها در حوزه ترافیک است.

به طور کلی یکی از معیارهای جرم انگاری رفتارهای اجتماعی امروز، ایراد ضرر و صدمه زدن رفتار مورد بحث به دیگران است که تقریباً مورد پذیرش تمامی جوامع و حقوقدانان، صرف نظر از قلمرو زمانی و مکانی میباشد (فرجی ها، ۱۳۸۶، ص ۱۴۷). در سال های اخیر جرم شناسان یکی از اصولی را که باید بر حوزه جرم انگاری حاکم باشد این موضوع دانسته اند که رفتار باید به طور بالفعل یا بالقوه نسبت به دیگران زیان آور باشد یا حداقل حقوق اساسی دیگران را نقض کند (عبدالفتاح، ۱۳۸۵، ص ۵۶). لیکن با توجه به اینکه بسیاری از جرائم مستلزم رفتارهایی نبوده اند که به کسی جز خود مجرم از طریق خودتخریبی صدمه ای وارد کرده باشند، این اصل به طور مطلق در مورد جرائم و تخلفات رانندگی نمی تواند صادق باشد. جرائم و تخلفات رانندگی بر اساس معیار عینی در ایراد صدمه و ضرر در دو طیف مختلف قرار دارند.

در مواردی شخص متخلف یا مجرم، خود زیان دیده و صدمه دیده از جرم یا تخلف ارتكابی می‌گردد و صدمه ای به دیگران وارد نمی‌آید؛ مثل مواردی که راننده ای در اثر عدم رعایت سرعت مطمئنه از جاده خارج و اتومبیل او واژگون و خود او دچار خسارت و یا صدمه و جراحت می‌شود. مواردی که رفتار مرتکب موجب بروز صدمه و ضرربه دیگران می‌گردد؛ مثل ایراد صدمات بدنی و یا خسارت مالی ناشی از تصادفات رانندگی به اشخاص. در مورد اول، معیار مورد استفاده برای جرم انگاری، معیار ذهنی و در مورد دوم، معیار عینی است.

۲-۴-۲) معیار ذهنی

در بسیاری از موارد ممکن است در وادی امر به نظر برسد ارتكاب برخی از تخلفات رانندگی به ویژه در شرایط خاص (مانند سرعت بالاتر از حد مجاز در ساعات خلوت و معابر فرعی و کم تردد و با عبور از چراغ قرمز راهنمایی در تقاطع‌ها در ساعات پایانی و خلوت شب ضرر و زیانی را متوجه اشخاص و یا حتی خود مرتکب نمی‌کند و لذا ممنوعیت‌های این چنینی بر خلاف اصول و قواعد جرم انگاری به نظر برسد. اما باید متذکر شد رعایت نظم عمومی و منطق پیشگیری، اقتضا می‌کند رفتارهایی که زمینه برهم خوردن نظم اجتماع و ایجاد خطر بالقوه را ایجاد نموده و موجبات ناامنی و تشویش اذهان عموم رافراهم می‌آورند، ممنوع اعلام کردند. در این گونه موارد، معیار جرم انگاری ذهنی است و آن عبارت است از احتمال بروز خطر و ورود صدمه و ضرر به اشخاص که در این حالت بروز آثار و تبعات عینی لازم نیست. به عنوان مثال، رفتار راننده ای که در ساعات پایانی شب، ضمن صرف مشروبات الکلی و یا استعمال مواد مخدر و یا توهم زاء با سرعت سرسام آوردرخیابان‌های خلوت شهر و یا جاده‌ها رانندگی می‌کند گرچه ممکن است منجر به ایراد صدمه با خسارت به دیگران یا خود او نشود لیکن همین مقدار که خطر بالقوه ای را برای خود و دیگران ایجاد کرده و عده ای را در معرض آن قرار داده است.

برای جرم انگاری رفتار مورد اشاره کافی است و لذا یکی از اصولی که در جرم انگاری این رفتارها باید به آن توجه نمود در نظر گرفتن خطرات و پیامدهای احتمالی این رفتارها صرف

نظر از نتیجه حاصله است. مهمترین معیار ذهنی در جرم انگاری رفتارهای ترافیکی عبارت است از:

۱-۲-۴-۲) خطر برهم خوردن نظم اجتماع (نظم عمومی)

نقض قوانین و مقررات ترافیکی تحت عنوان جرم یا تخلف قابل مؤاخذه است و آنچه دلیل و مبنای این جرم انگاری و موجب قرار دادن این رفتارها در حوزه جرائم و تخلفات رانندگی است و قابل مجازات بودن آنها را توجیه می کند، علاوه بر توجیه عقلانی و منطقی، خطر برهم خوردن نظم اجتماع است. این رفتارها ممکن است دروادی امرچنین به نظر برسد که موجب ایراد صدمه و زیان مادی به دیگران نمی شود لیکن رعایت نظم عمومی و ضرورت الزام افراد به تمکین از نظامات دولتی حکم می کند اجرای مقررات رانندگی با ابزارهای قانونی مناسب، همچون جرم انگاری، تضمین شود.

۲-۲-۴-۲) خطر ایجاد ناامنی و بروز حوادث رانندگی

قانونگذار رفتارهایی را که احتمال بروز تصادفات رانندگی و ناامنی های ترافیکی و یا ایراد ضرر به جامعه را افزایش می دهند صرف نظر از نتیجه حاصله غیرمجاز دانسته و برای آن مجازات پیش بینی می نماید. معیار جرم انگاری در این موارد، خطر یا ضرر و زیان بالقوه ای است که این گونه رفتارها اجتماع را در معرض آن قرار خواهند داد. بنابراین، رفتارهایی که این ویژگی ها را دارند (مانند سرعت غیرمجاز و رانندگی در حالت مستی) به عنوان جرم مانع، که جرم انگاری و ممانعت از ارتکاب آن می تواند مانع ایجاد پیامدهای نامطلوب دیگر گردد، بر اساس این معیار در ردیف جرائم و تخلفات قرار می گیرند.

۵-۲) رویکرد تطبیقی به جرم انگاری تخلفات رانندگی

در یک نگرش کلی، مفهوم جرم قدسی بوده و قلمرو آن از جامعه ای به جامعه دیگری حتی در یک جامعه در زمان های مختلف و میان گروه های گوناگون متفاوت است؛ به گونه ای که رفتاری که در شرایطی جرم است در شرایط دیگر پذیرفتنی است. گرچه این قاعده در کلیات، در

خصوص جرائم رانندگی نیز صادق است لیکن در برخی زمینه ها این قاعده را در خصوص جرائم و تخلفات رانندگی باید به گونه دیگری تفسیر کرد. قوانین و مقررات رانندگی تقریباً در غالب کشورهای دنیا به ویژه آنهایی که طرف متعاقد کنوانسیون هایی چون کنوانسیون ۱۹۴۹ ژنو و یا کنوانسیون راجع به علائم راهها مصوب شورای اقتصادی و اجتماعی سازمان ملل متحد هستند، یکسان بوده و اغلب رفتارهای ترافیکی که وصف غیرقانونی یا مجرمانه به خود می گیرند در اکثر کشورهای دنیا یکسانند. برای مثال، نقض مقررات مربوط به رعایت چراغ راهنمایی و عبور از چراغ قرمز و یا عبور از محل ممنوعه در تمام دنیا تخلف محسوب و برای آن مجازات پیش بینی شده است. لیکن آنچه در کشورهای مختلف متمایز بوده و موجب تفاوت در جرم انگاری ها و ضمانت اجراهای قانونی است، نوع نگرش متفاوت جامعه و مشخصاً نهادهای تقنینی آنها به موضوعات اجتماعی و ترافیکی و نوع رویکرد قانونگذار به استفاده از معیارهای مورد استفاده در جرم انگاری هاست.

تفاوت در رویکردهای قانونگذار به جهت اختلاف در نوع فرهنگ عمومی حاکم بر جوامع است. با این توضیح که نوع برداشت و طرز تلقی جوامع از مفاهیمی چون ایمنی، رفتار پرخطر^۱، شاخص میزان ضرر و زیان وارده متفاوت است و همچنین میزان اهمیتی که اجتماعات مختلف برای موضوعاتی چون آرامش فکری، امنیت روانی و امنیت ترافیکی خود قائلند بسیار متفاوت است. بررسی قوانین مربوط به جرائم رانندگی و میزان مجازات های پیش بینی شده برای آنها در قوانین ایران نشان میدهد، قانونگذار ایران رفتار پرخطر را رفتاری می داند که اثر آن عینی و ملموس باشد. مانند تخلفات منتهی به تصادف منجر به فوت و یا جرح شدید. به همین جهت رفتارهایی که خطرات و زیان های آنها بالقوه و محتمل الحصول است مورد توجه جدی او قرار نگرفته و حتی تخلفاتی که به تصادفات شدید و خسارت مالی منجر می شوند در زمره تخلفات ساده ترافیکی است و مشمول مداخله کیفری نیست.

قانونگذار ایران در جرم انگاری ها بیشتر به معیارهای عینی و خطرات بالفعل رفتارها توجه کرده است و رفتارهایی را که احتمال بروز خطر بالقوه از آنها متصور است مورد توجه قرار نداده. معیار جرم انگاری، ایجاد بی نظمی و اختلال در ترافیک با وقوع تصادف و ایراد صدمه بدنی

است. به عنوان مثال، رفتارهایی که گروه های آسیب پذیر، مانند کودکان را در معرض خطر بالقوه قرار می دهند (مثل ارتکاب جرائم رانندگی در حریم مدارس یا محدوده بازی کودکان و یا عدم رعایت حق تقدم سرویس های مدارس، عدم استفاده از صندلی مخصوص برای کودکان به هنگام رانندگی) و یا رفتارهایی که ضریب خطر آفرینی آنها کمتر است (مثل عدم استفاده سرنشینان عقب خودروها از کمربند ایمنی و همچنین موضوعاتی چون ضرورت داشتن گواهینامه رانندگی برای دوچرخه سواران، ممنوعیت استفاده از تلویزیون در داخل اتومبیل و مقابل دید راننده که می تواند بانحراف توجه راننده از رانندگی، خطرات جدی و غیرقابل جبرانی را ایجاد کند، از جمله مواردی هستند که مورد توجه قانونگذار قرار نگرفته و حکمی در مورد آنها وجود ندارد. در صورتی که در بسیاری از کشورها رفتاری که موجب هراس کودک در محدوده بازی او و یا به خطر افتادن آرامش فکری اش گردد و یا در محدوده خط کشی عابر پیاده خطر بالقوه ای برای عابری ایجاد کند رفتار پرخطر محسوب و با توجه به معیار ذهنی جرم انگاری شده است. در کانادا حواس پرتی در رانندگی و یا عدم استفاده از صندلی مخصوص کودک در موارد لزوم و عدم رعایت حق تقدم اتوبوس مدرسه به صرف اینکه ممکن است خطری برای دیگران و یا حتی خود راننده ایجاد نماید بر اساس یک معیار ذهنی جرم انگاری شده است، در آمریکا عبور از کنار اتوبوس مدرسه که در حال مسافرگیری یا تخلیه می باشد و نیز ارتکاب چند تخلف رانندگی همزمان، جرم انگاری شده است. در حالی که در ایران چون قانونگذار بر اساس معیارهای عینی قائل به مخاطره آمیز بودن رفتارهای یادشده و ضرورت جرم انگاری آنها نیست به آنها توجه نکرده است. همچنین در مقررات ایران رفتارهایی که به عنوان تخلف ترافیکی جرم انگاری و مشمول مجازات قرار داده شده است دارای ابهام است و تعریف مشخصی از موضوع جرم ارائه نشده است. مثلاً در جرم رانندگی در حالت مستی که هم به عنوان جرم مستقل و هم عامل مشدده جرم ایراد صدمات بدنی غیر عمد ناشی از جرائم رانندگی، مستوجب مجازات شناخته شده، تعریف مستی و شاخص آن مبهم و فاقد صراحت است. در جرم انگاری تأثیرپذیری از مواد مخدر و روانگردان نیز ضمن اینکه مرجع رسیدگی و میزان مجازات جرم معین نگردیده، تعریفی از مصادیق مواد مخدر و روانگردان ارائه

نشده است. رانندگی در حالت مستی به عنوان عامل مشدده جرم ایراد صدمه بدنی ناشی از جرائم رانندگی، شناخته شده است لیکن مشخص نیست آیا مصرف مواد مخدر و روانگردان نیز چنین حکمی دارند یا خیر؟

همچنین قانونگذار رفتارهایی را در حوزه جرائم رانندگی به عنوان جرم ترافیکی شناخته و برای آن مجازات تعیین کرده است که در حال حاضر با موضوعیت ندارند و یا به قوانین و ضوابط رانندگی مربوط نیست. موضوع برخی از این جرائم (مثل به کار انداختن چرخ های بلبرینگ در معابر) در چندین دهه قبل رواج داشته و در آن سال ها جرم انگاری و به عنوان تخلف رانندگی مشمول مجازات شناخته شده بود در حالی که در حال حاضر نمونه های عینی آنها دیده نمی شود و هنوز در فهرست عناوین مجرمانه رانندگی قرار دارند. در نهایت، ارکان ترافیک مشتمل به سه رکن راه، راننده و وسیله نقلیه است و کارشناسان این سه رکن واسه ضلع مثلث ترافیک نام نهاده اند و در علت شناسی عوامل بر وقوع تصادفات رانندگی می باشد. بدین ترتیب با وجود اینکه مثلث ترافیک سه ضلع دارد ولی جرائم ترافیکی صرفا در بر گیرنده ضلع مربوط به راننده است و دو ضلع دیگر آن در قوانین و مقررات ترافیکی جایی ندارند. مورد دیگر اینکه استفاده از قفل چرخ توسط پلیس برای تخلف از مقررات رانندگی، موضوع قانون الحاق ده تبصره به قانون نحوه رسیدگی به جرائم و تخلفات رانندگی بر اساس ماده واحده الحاق هشت تبصره به قانون نحوه رسیدگی به جرائم و تخلفات رانندگی در تاریخ ۱۳۵۸/۵/۴ نسخ گردیده است، در حالی که استفاده از آن توسط پلیس رایج است و رانندگان برای بازکردن قفل مخصوص وسایل نقلیه که توسط پلیس نصب شده است بر اساس ردیف ۱۵۸ جدول جرائم رانندگی جریمه نقدی می شوند. بدین ترتیب به نظر می رسد قانونگذار در جرم انگاری جرائم رانندگی در برخی موارد توجهی به شرایط و اوضاع و احوال روز و سوابق تقنینی نداشته است.

۲-۶) سیر تاریخی مداخله های کیفری و اداری در حوزه راهنمایی و رانندگی

از بدواختراع وسیله نقلیه (صرفه نظر از نوع آن) و استفاده از آن، ضوابط و مقررات ویژه ای برای استفاده بهینه و ایمن از آن در نظر گرفته شده است که با بروز تحول و تنوع در وسایل نقلیه

و مشکلات مبتلابه آن قوانین و مقررات مرتبط نیز متناسب با شرایط و اوضاع و احوال ایجاد شده، دچار تغییر و تحول شده است. قانونگذاری در حوزه وسائط نقلیه و ترافیک دامنه های گسترده داشته، در برگیرنده امور مرتبط با راه، انسان (تحت هر عنوان، اعم از راننده عابر یا هر یک از مؤلفه های انسانی تأثیرگذار در امر ترافیک و وسیله نقلیه می باشد. در ایران نیز متعاقب ورود وسایل نقلیه به کشور، قوانین و مقرراتی خاصی به منظور ایجاد نظم و انضباط در بهره گیری از آن تدوین گردید. به دنبال افزایش شمار وسایل نقلیه در کشور و ظهور مشکلات و پیامدهای آن قانونگذاری در این حوزه دچار تحول شد و قانونگذار به مرور مداخله خود را در امور مرتبط با ترافیک توسعه بخشید. هدف از مداخله در حوزه آمدوشد وسایل نقلیه، در قالب تعیین ضوابط و مقررات خاص ایجاد نظم و انضباط در رانندگی است، به این منظور جرم انگاری رفتارهای خطرآفرین و حادثه ساز و مخل نظم و آرامش و تعیین ضمانت اجرای قانونی به منظور الزام به رعایت قوانین مورد توجه قرار گرفت.

در سال ۱۳۰۴ ه. ش متعاقب تصویب قانون مجازات عمومی، برای اولین بار قانونگذار به موضوعات ترافیکی پرداخت و در ماده ۲۷۶ از باب چهارم قانون مذکور مقرر کرد وزارت داخله در امور خلافی از جمله نظامات راجع به عبور و مرور و مشخصاً نظامات راجع به درشکه چی ها و شوفرها نظامنامه لازمه را تهیه و مقررات آن را پس از تصویب وزارت عدلیه وقت به موقع اجرا گذارد. نکته قابل ذکر در این ماده این است که در ذیل ماده مذکور مجازات متخلفین از نظامات نظامنامه فوق را به حداقل یک روز حبس و سه قران جزای نقدی و حداکثر یک هفته حبس و پنج تومان جزای نقدی محدود کرد که به نظر می رسد با توجه به شرایط و اوضاع احوال وقت، دارای ارزش کیفری قابل توجهی بوده. در همین سال (۱۳۰۴ شمسی) برای نخستین بار لایحه قانونی صدور مجوز رانندگی توسط سرتیپ درگاهی (رئیس وقت شهربانی) تقدیم مجلس شد و در اسفند ماه همان سال قانون صدور مجوز تصدیق نامه درشکه چی گری تصویب گردید. با افزایش میزان استفاده از وسائط نقلیه و تبعات آن به جهت قانونمندتر شدن امور مرتبط با رانندگی انواع وسائط نقلیه مقرر گردید از سال ۱۳۰۶ صدور گواهینامه رانندگی درجه یکم و دوم و شاگرد شوفری و درشکه چی گری که تا این تاریخ فقط محدود به تهران

بود در دیگر استان ها نیز توسط شعبه نقلیه شهربانی صادر شود. گرچه همانطور که اشاره شد به موجب ماده ۲۷۶ قانون مجازات عمومی مصوب ۱۳۰۴ دولت مکلف بود در امور خلاقیتی نظامنامه مخصوصی در باب عدم رعایت نظامات راجع به درشکه چی ها و شوفرها تهیه کند. لیکن ظاهراً تا قبل از سال ۱۳۱۷ نیازی به تدوین این نظامنامه احساس نشده بود و در نتیجه تا این تاریخ (۱۳۱۷) هیچ گونه قانون ترافیکی مدون و منسجمی که به صورت مشخص و اختصاصی ناظر بر رفتارهای ترافیکی و نحوه به کارگیری وسائط نقلیه باشد، پدید نیامد. سیر مراحل قانونگذاری در حوزه راهنمایی و رانندگی کشور و مداخله اداری و کیفری در این زمینه را بر اساس میزان وسائط نقلیه موجود در کشور و تبعات و پیامدهای آن، از جمله میزان تراکم و شلوغی معابر و تصادفات رانندگی و تلفات ناشی از آن از یک سو و همچنین نوع و کیفیت قوانین ترافیکی موجود در کشور می توان به دودوره مجزا تقسیم نمود:

۱-۶-۲) دوره اول از سال ۱۳۱۷ تا سال ۱۳۴۷

دوره اول از سال ۱۳۱۷، همزمان با تدوین نخستین مقررات مدون در زمینه موضوعات ترافیکی تحت عنوان نظامنامه خلافی درشکه چیها و نظامنامه درشکه های عمومی، شروع میشود و در واقع نقطه آغاز قانونگذاری در زمینه ترافیک کشور است. گرایش به قانونمندی در حوزه ترافیک و متعاقباً تهیه و تصویب قوانینی که ناظر به نحوه بکارگیری وسائط نقلیه و چگونگی استفاده و ضوابط به کار انداختن آنها در معابر باشد و همچنین جرم انگاری رفتارهای مغایر این ضوابط و یا مخل نظم و امنیت در حوزه ترافیک و پیش بینی ضمانت اجراهای قانونی لازم برای متخلفین از اوایل سال ۱۳۱۷ وارد حوزه تقنینی کشور شد. گرچه این دوره مصادف با افزایش روزافزون وسایل نقلیه وارداتی به کشور است، لیکن هنوز استفاده از درشکه به عنوان وسیله نقلیه همگانی و مورد اقبال عامه، جایگاه خاص خود را داشته و مشکلات و موضوعات مبتلا به این قبیل وسایل نقلیه و فراوانی استفاده از آن در جامعه، قانونگذار وقت را بر آن داشت که بنا به ضرورت امر و تجویز قانون مجازات عمومی مصوب ۱۳۰۴، پس از تأخیری طولانی اقدام به تدوین و تصویب مقرراتی در جهت ساماندهی به وضعیت وسائط نقلیه متداول وقت،

یعنی درشکه‌ها و به ویژه درشکه‌های عمومی کند. از نکات قابل توجه در این دوره، پیش بینی مجازات حبس در کنار مجازات‌های نقدی در اکثر جرائم رانندگی است.

۱-۱-۲) نظام مند کردن درشکه‌ها

با نظریه ماده ۲۷۶ قانون مجازات عمومی مصوب ۱۳۰۴، نخستین مقررات مدون ترافیکی کشور در قالب نظامنامه خلافی درشکه‌چپها و نظامنامه درشکه‌های عمومی، تحت عنوان آیین نامه امور خلافی درشکه‌ها با توافق نظر وزارت عدلیه (مرحوم دکتر متین دفتری) و وزارت داخله تصویب و مقرر گردید.

۲-۱-۲) نخستین قوانین اختصاصی در حوزه راهنمایی و رانندگی

در سال ۱۳۱۸ نخستین نظامنامه جامع در حوزه آموشدن وسایل نقلیه با نام آیین نامه راهنمایی و رانندگی، توسط وزارت کشور و وزارت دادگستری به امضای مرحوم دکتر متین دفتری، وزیر دادگستری و علی اصغر حکمت، وزیر کشور وقت در ۱۰۲ ماده تدوین و تصویب شد که یکی از مواد جالب توجه آن ممنوعیت راه رفتن افراد نابینا بدون عصا و با کمک دیگران در خیابان است که در بند ۵ ماده ۵ این آیین نامه مورد حکم قرار گرفته بود. این آیین نامه با تقسیم بندی گواهینامه رانندگی به دو درجه، برای شاگرد راننده‌ها و بلیط فروشها نیز گواهینامه پیش بینی کرده بود. بر اساس ماده ۱۰۲ این آیین نامه که ضمانت اجراهای مواد قانونی آیین نامه را بیان می‌کرد، متخلفین از مواد این آیین نامه به حبس تکدیری از ۲۴ ساعت تا هفت روز و از ۳ تا ۵۰ ریال غرامت و در صورت تکرار به هر دو مجازات محکوم می‌شوند.

۳-۱-۲) تشدید برخورد با تخلفات رانندگی

همزمان با افزایش میزان استفاده از وسایل نقلیه و پیامدهای ناشی از آن، از جمله حوادث ترافیکی در سال ۱۳۲۸، قانونگذار وقت، با تصویب قانون تشدید مجازات رانندگان اقدام به تشدید برخورد با متخلفین از مقررات راهنمایی و رانندگی و واکنش کیفری در مقابل رفتارهای خطرناک رانندگان که منجر به بروز حوادث رانندگی میشد، کرد. این قانون در ۱۲ ماده در تیر ماه ۱۳۲۸ در زمان ریاست آقای رضا حکمت بر مجلس به تصویب کمیسیون قوانین دادگستری مجلس

شورای ملی وقت رسید که در زمان خود نقطه عطفی در واکنش کیفری به ناهنجاری های رفتاری در حوزه راهنمایی و رانندگی بود. قسمت اعظم این قانون ناظر بر عملکرد رانندگان پس از وقوع حوادث رانندگی بوده و غالباً رفتارهای راننده را قبل از وقوع حادثه و در صورتی که منجر به بروز حادثه نشود در بر نمی-گرفت؛ به استثنای ماده ۹ و ۱۰ این قانون که رانندگی بدون پروانه و تخلف متصدیان تشخیص مهارت و دادن گواهینامه به اشخاص فاقد صلاحیت را مورد حکم قرار داده بود. ماده ۱۲ این قانون نیز ناظر به عملکرد آن دسته از افسران شهرداری و ژاندارمری با ارتش و رؤسا و اعضای شهرداری بود که به طور مستقیم یا غیرمستقیم در به کار انداختن وسائل نقلیه در امور رانندگی عمومی و حمل و نقل به هر عنوان اعم از مالکیت یا اجاره یا شرکت دخالت نمایند که مجازات این اشخاص سه ماه الی یک سال حبس تأدیبی و ده هزار ریال الی پنجاه هزار ریال غرامت پیش بینی شده بود. در تاریخ ۱۳۵۵/۱۰/۵ ماده واحدهای تحت عنوان طرح قانونی مربوط به تشدید مجازات رانندگان متخلف به تصویب مجلس سنا رسید که بر اساس تبصره ۱ این ماده، وزارتین کشور و دادگستری مکلف شدند برای حسن انتظام امور رانندگی در ظرف دو ماه از تاریخ تصویب این قانون آیین نامه ای که متضمن مجازات های شدید برای تصادفات ناشی از غفلت راننده و با عابرین، خواه سوار و خواه پیاده، و سایر تخلفات دیگر رانندگی باشد با رعایت قانون تشدید مجازات رانندگان مصوب ۲۴ تیر ماه ۱۳۲۸ تدوین و پس از تصویب کمیسیون های دادگستری مجلسین به موقع اجرا بگذارند. به طور کلی، به نظر می رسد علت رویکرد قانونگذار به استفاده از ابزارهای کیفری چون حبس و جزای نقدی به صورت توأمان، آن هم به میزان قابل توجه برای مرتکبین جرائم و تخلفات رانندگی که منجر به وقوع تصادفات رانندگی می شدند، افزایش ناگهانی تصادفات و تلفات ناشی از آن همزمان با افزایش میزان استفاده از خودرو در کشور در آن سالها بود. آنچه در خصوص برخورد با جرائم و تخلفات رانندگی و اعمال مجازات های قانونی پیش بینی شده در قوانین و مقررات مربوطه قابل ذکر است انحصار اعمال مجازات های قانونی جرائم و تخلفات رانندگی توسط محاکم و عدم دخالت مستقیم پلیس در اجرای مجازات ها و یا وصول جرائم جزای نقدی) و یا اعمال سایر پاسخ های پیش بینی شده در قانون است. در واقع پلیس فاقد

اختیارقانونی لازم برای این امر بوده و مجازات‌ها در حوزه جرائم و تخلفات رانندگی صرفاً توسط محاکم تعیین و به مورد اجرا گذاشته می‌شد. نقش پلیس صرف حضور در معابر عموم در جهت انتظام بخشی عبور و مرور و جلوگیری از بروز بی‌نظمی و وقوع تخلفات ترافیکی بوده است که باتوجه به افزایش روزافزون وسائط نقلیه درکشور و ضرورت قانونمندی استفاده از آن، افزایش محدوده اختیارات پلیس در حوزه ترافیک کاملاً احساس می‌شد. بر همین اساس قانونگذار یک حرکت اقدام به اعطای اختیارات ویژه به افسران شهربانی برای وصول جرائم رانندگی نمود.

۴-۱-۶-۲) اعطای اختیار به پلیس برای اعمال مجازات‌های نقدی تخلفات رانندگی

در سوم خرداد ۱۳۳۹ قانون راجع به اعطای اختیار به افسران شهربانی کل برای وصول جرائم رانندگی در ۵ ماده و ۴ تبصره به تصویب مجلس شورای ملی وقت رسید و به موجب این قانون به افسران شهربانی اجازه داده شد متخلفین از مقررات آیین نامه راهنمایی و رانندگی را راساً و بدون نیاز به معرفی به محاکم قضائی اعمال قانون کرده و جریمه نقدی موضوع تخلف آنها را وصول نمایند. با وجود اعطای اختیار به افسران شهربانی، برای اعمال مجازات‌های نقدی تخلفات رانندگی، تعدادی از این جرائم و تخلفات و همچنین اعتراضات به نظر افسران شهربانی در مورد مجازات‌های اعمال شده در دادگاه خلاف رسیدگی می‌شد. بر همین اساس به دستور تبصره ۳ این قانون رانندگانی که ظرف یک سال سه بار مرتکب تخلف شده و توسط دادگاه محکوم و مراتب در سوابق گواهینامه آنان ثبت شده باشد، محرومیت از رانندگی برای مدت معین در مورد آنان اعمال می‌شد.

نکته قابل تأمل در مورد این تبصره، توجه قانونگذار برای اولین بار به تخلفات مهم و حادثه ساز و تفکیک بین جرائم و تخلفات رانندگی از نظر میزان خطرآفرینی آنها به منظور رعایت تناسب بین جرم و مجازات است که بر همین اساس مطابق ذیل تبصره ۳ ماده ۱ قانون اخیرالذکر رانندگانی که به جهت ارتکاب تخلفات سرعت غیرمجاز، وسبقت غیرمجاز و تجاوز به چپ ضبط شده و پس از صدور حکم محرومیت از رانندگی مبادرت به رانندگی نمایند، در حکم اشخاصی

خواهند بود که بدون پروانه رانندگی نموده اند که با توجه به حصری بودن سه تخلف مهم یادشده درمورد سایر تخلفات این حکم جاری نبوده و به نظرمی رسد قانونگذار صرفاً نظریه تشدید برخورد با مرتکبین تخلفات مهم و حادثه ساز داشته است. در تاریخ ۱۳۴۳/۱۱/۴ ماده ۳۹ آیین نامه راهنمایی و رانندگی مصوب سال ۱۳۱۸ که ممنوعیت رانندگی درحالتی که راننده مشروب الکلی صرف نموده را مورد حکم قرار داده بود اصلاح گردید. بر اساس این ماده رانندگان نباید در حالی که نوشابه الکلی نوشیده اند اقدام به رانندگی نمایند و در تبصره یک این ماده اشاره شده است که چنانچه به هنگام کنترل مأمورین راهنمایی و رانندگی میزان الکل خون راننده ای بیش از ۸۰ سانتی گرم در لیتر تشخیص داده شد، از ادامه رانندگی او تا اعاده میزان الکل خون به کمتر از ۸۰ سانتی گرم در لیتر جلوگیری خواهد آمد.

۲-۶-۲) دوره دوم از سال ۱۳۴۷ تا امروز

دوره دوم قانونگذاری در حوزه مقررات ترافیکی، مصادف است با افزایش تنوع وسائط نقلیه و موضوعات ترافیکی و افزایش ترافیک و تصادفات رانندگی در ایران و ورود موضوعات و مؤلفه های جدید همچون مصرف و استعمال داروها و مواد مخدر و قرص های روانگردان که تأثیر مخرب آنها در تصادفات رانندگی قابل توجه است. و همچنین افزایش نیاز جامعه به ایجاد نظم و انضباط در حوزه ترافیک. لیکن آنچه در ایران اتفاق افتاده، حرکت کند و یکنواخت در زمینه نظام مندی ترافیک، به ویژه در زمینه تدوین قوانین و مقررات کارآمد و مؤثر و سکوت قانون در بسیاری از موضوعات نوین ترافیکی مانند مصرف داروهای روانگردان حین رانندگی بوده است. شروع دوره دوم را می توان همزمان با افزایش میزان استفاده از خودرو و تدوین نخستین آیین نامه راهنمایی و رانندگی در کشور دانست. به مرور با افزایش میزان استفاده از خودرو در کشور و آشکار شدن مشکلات و چالش های موجود در این زمینه، ضرورت افزایش قانون مندی آمد و شد و نظارت و کنترل بیشتر بر آن نیز احساس گردید. به همین جهت در تاریخ ۱۳۴۷/۲/۱۸ با نظریه ماده ۲۷۶ قانون مجازات عمومی نخستین آیین نامه راهنمایی و رانندگی کشور به شکل فعلی که جامع ضوابط و مقررات ترافیکی و همچنین برخی مجازات های قانونی پیش بینی شده برای نقض آنها بود در ۱۹۶ ماده تصویب و خط بطلان بر آیین نامه راهنمایی و

رانندگی سال ۱۳۱۸ که شالوده و اساس مقررات ترافیکی کشور تا این تاریخ بود کشیده و در واقع فصل جدیدی از قانونگذاری در حوزه ترافیک آغاز گردید. این آیین نامه ضمن تعیین ضوابط و مقررات خاص برای عبور مرور وسائط نقلیه و عابرین و همچنین شرایط و ضوابط رانندگی وسائط نقلیه و بیان حد و مرزها و ممنوعیت های قانونی در حوزه ترافیک، در فصل یازدهم آن مجازاتهای مقرر برای متخلفین از مواد این آیین نامه را بیان کرده بود. مجازات ها به چهار گروه : تقسیم میشد. نکته قابل ذکر اینکه برای اولین بار در ماده ۱۹۶ این آیین نامه، برای متخلفین از ماده ۱۶۰ آن، یعنی برای رانندگانی که با صرف مشروبات الکلی رانندگی کنند، مجازات حبس و جزای نقدی در نظر گرفته شد به موجب اصلاحیه مورخه ۱۳۴۷/۱۱/۶ ، تغییراتی در آیین نامه مذکور ایجاد شد و بر این اساس، در حوزه ضمانت اجراها، موضوع تعیین چهار نوع مجازات برای چهار گروه از تخلفات مندرج در مواد ۱۹۳ تا ۱۹۶ آیین نامه فوق، ملغی و ضمن حذف مواد ۱۹۴، ۱۹۵ و ۱۹۶ ، مجازات متخلفین از مواد مندرج در ماده اصلاحی ۱۹۳ آیین نامه، پرداخت غرامت از یکصد ریال تا دویست ریال یا حبس تکدیری از دو روز تا ده روز و با هر دو مجازات تعیین گردید، مگر اینکه تخلف ارتکاب یافته به موجب مقررات مخصوص مستوجب مجازات خاصی باشد که در آن صورت باید طبق همان مقررات رفتار می شد. بدین ترتیب قانونگذار با تشدید مجازات های مندرج در ماده ۱۹۳ و توسعه دامنه شمول آن به سایر تخلفات و جرائم مندرج در مواد ۱۹۴، ۱۹۵ و ۱۹۶ به یکنواخت سازی مجازات های جرائم و تخلفات رانندگی در محدوده حداقل و حداکثر مشخص شده، اقدام کرده است.

۱-۲-۶-۲) افزایش دامنه اختیارات پلیس در برخورد با تخلفات رانندگی

بنا به دلایل فوق و ضروریات حاکم بر اوضاع و احوال وقت، در تاریخ ۳/۳۰/۱۳۵۰ قانونگذار وقت «قانون نحوه رسیدگی به تخلفات و اخذ جرائم رانندگی» را در ۱۷ ماده و ۶ تبصره به تصویب رسانید. این قانون که ماده ۱۵ آن ناسخ صریح قانون اعطای اختیار به افسران شهربانی در وصول جرائم رانندگی مصوب سال ۱۳۳۹ بود ضمن افزایش دامنه اختیارات قانونی پلیس در برخورد با جرائم و تخلفات رانندگی، برای اولین بار مجازات های جدیدی از جمله تعطیلی مؤسسات متخلف حمل بار و مسافر را که رأساً توسط پلیس و بدون نیاز به تصمیم با حکم

قضایای اعمال می شد در ماده ۱۱ آن پیش بینی نموده بود. بدین ترتیب، قانونگذار بامحول نمودن اختیارات محاکم به پلیس، تعطیلی مؤسسه متخلف را نوعی اقدام اداری تلقی نموده است. به موجب ماده ۱ این قانون افسران شهربانی رأساً مجاز به تشخیص تخلفات رانندگی و اعمال مجازات های قانونی تعیین شده در قالب جریمه نقدی نسبت به متخلفین بودند و میزان مجازات های نقدی تخلفات رانندگی که اعمال آنها در حوزه صلاحیت افسران شهربانی قرار داده شد مطابق ماده ۲ این قانون و طبق آیین نامه اجرایی آن که در تاریخ ۱۳۵۰/۵/۹ به تصویب هیئت وزیران وقت رسید، از یکصد الی یک هزار ریال تعیین شده بود. این قانون علاوه بر اعطای اختیار به افسران شهربانی برای تشخیص تخلف و اعمال مجازات و اخذ جریمه نقدی از متخلفین، ضوابط و مقرراتی را نیز جدا از مقررات مندرج در آیین نامه در خصوص موضوعات ترافیکی پیش بینی و مسئولیت دستگاههای اجرایی مربوطه، از جمله شهربانی، ژاندارمری و شهرداری را در ارتباط با اجرای آنها تعیین کرده بود. یکی از موارد قابل توجه این قانون ماده ۸ آن بود که تخلفات و تصادفات عابرین پیاده را مورد حکم قرار می داد. بر اساس این ماده در صورتی که عابرین پیاده در عبور از سواره رو معابر از غیر نقاط خط کشی شده مخصوص عابرین پیاده (محل های غیرمجاز عبور نمایند متخلف شناخته شده و مکلف به پرداخت جریمه مقرر در آیین نامه می شدند. در صورت برخورد وسایل نقلیه موتوری با آنها در این محل - ها چنانچه راننده وسیله نقلیه کلیه مقررات راهنمایی و رانندگی را رعایت نموده بود، مسئول شناخته نمی شد.

۲-۲-۶-۲) جرم زدایی از برخی تخلفات رانندگی

در فرایند قانونگذاری و پیش بینی و ضمانت اجراها در حوزه راهنمایی و رانندگی کمتر شاهد جرم زدایی و برداشتن عناوین مجرمانه از رفتارها می باشیم. با این وجود در تاریخ ۱۳۵۴/۷/۱۹ به موجب اصلاحیه ای، ماده ۲۱ آیین نامه راهنمایی و رانندگی مصوب ۱۳۴۷ اصلاح شد. این ماده داشتن گواهینامه رانندگی برای کلیه کسانی که قصد رانندگی با هر نوع وسیله نقلیه موتوری و غیرموتوری از جمله دوچرخه را داشتند الزامی میدانست، بر این اساس رانندگی دوچرخه بدون پروانه، عنوان مجرمانه داشت. بر اساس اصلاحیه صورت گرفته از این پس

راندن وسایل نقلیه غیرموتوری، از جمله دوچرخه نیاز به داشتن گواهینامه نداشت و در واقع داشتن یا نداشتن مهارت در راندن دوچرخه در معابر و یا اطلاع یا عدم اطلاع رانندگان دوچرخه ها از قوانین و مقررات ترافیکی از جمله آیین نامه راهنمایی و رانندگی، از دید قانونگذار فاقد اهمیت تشخیص داده شد و تنها به قواعد عام ضرورت و وجوب تعلم احکام جاری، از جمله آیین نامه راهنمایی و رانندگی از سوی مردم و فرض قانونی مبنی بر اطلاع عموم از قوانین و مقررات جاری اکتفا شده بود. نظارت بر عملکرد رانندگان این قبیل وسایل نقلیه تنها متوقف به ارتکاب تخلف یا وقوع تصادف از سوی آنان گردید. قانونگذار جمهوری اسلامی نیز در آیین نامه راهنمایی و رانندگی جدید مصوب ۱۳۸۴ با وجود اینکه دوچرخه پایی را به عنوان وسیله نقلیه به رسمیت شناخته و ضوابطی را نیز برای آن تعیین کرده است، مانند آیین نامه قبلی داشتن گواهینامه رانندگی را برای راکب دوچرخه ضروری ندانسته، در حالی است که به هنگام وقوع تصادفی که یک طرف آن دوچرخه باشد رعایت کلیه ضوابط و مقررات آیین نامه راهنمایی و رانندگی از سوی دوچرخه سوار و مهارت او در راندن دوچرخه توسط کارشناسان پلیس مورد ارزیابی قرار میگیرد و بر همین اساس میزان تقصیر احتمالی و یا عدم مسئولیت او مشخص می شود. علی ای الحال، با توجه به تعداد قابل توجه دوچرخه سواران در سطح معابر و سهم بسزای آنان در تصادفات رانندگی، ضرورت دارد عملکرد راکبین دوچرخه ها نیز همانند سایر رانندگان تحت نظارت قرار گرفته و داشتن گواهینامه رانندگی برای آنان الزامی شود.

۳-۲-۶-۲) جرم انگاری رفتارهای مخاطره آمیز موتور سیکلت سواران

همزمان با افزایش تردد موتورسیکلت سواران در سطح معابر، به ویژه در سطح شهر تهران و مشکلات ناشی از آن همچنین آمار بالای تخلفات و ناهنجاری های ایجاد شده توسط موتورسیکلت سواران متخلف و سهم قابل توجه این گروه در مرگ و میر ناشی از تصادفات رانندگی، قانونگذار درصدد جرم انگاری برخی رفتارهای مخاطره آمیز آنان که تأثیر و دخالت بیشتری در بی نظمی ها و تصادفات رانندگی داشته برآمد. لذا در تاریخ ۱۳۵۶/۲/۲۴ ماده واحدهای تحت عنوان «قانون تشدید مجازات موتورسیکلت سواران متخلف» به تصویب رسید. بر اساس این قانون مأمورین مجاز راهنمایی و رانندگی در محدوده قانونی شهر تهران مکلف

شدند موتورسیکلت سواران متخلفی را که مرتکب یکی از تخلفات سه گانه (۱) ایجاد صدای ناهنجار لوله خروج دود؛ (۲) رانندگی در پیاده رو و (۳) رانندگی در جهت مخالف مسیر مجاز میشوند را متوقف و ضمن اخذ جزای نقدی مقرر در این نامه اجرایی موضوع ماده ۱۶ قانون نحوه رسیدگی به تخلفات و اخذ جرائم رانندگی مصوب خرداد ماه ۱۳۵۰، موتورسیکلت با موتورگازی آنان را از سه تا شش ماه به شرح مندرج در ماده توقیف کنند.

۴-۲-۶-۲) جرائم رانندگی در قانون مجازات اسلامی

به دنبال افزایش روزافزون ناهنجاری های رفتاری در حوزه ترافیک و سایر صعودی تصادفات رانندگی و تلفات ناشی از آن، احساس می شود قوانین موجود قادر به پیشگیری از رفتارهای مخاطره آمیز و محل نظم و امنیت نمی باشد و مجازاتهای نقدی پیش بینی شده بازدارندگی لازم را ندارند، براین اساس قانونگذار با دخالت کیفی در امور راهنمایی و رانندگی، رسیدگی به برخی جرائم مهم ترافیکی را از حوزه اختیارات پلیس خارج و در صلاحیت محاکم دادگستری قرار میدهد. غالب این جرائم در بر گیرنده رفتارهایی است که موجب بروز حادثه رانندگی و وارد آمدن صدماتی به دیگران می گردند و در واقع ناظر بر نتیجه ارتکاب برخی تخلفات رانندگی هستند. به عبارت دیگر این جرائم خود نتیجه یکسری رفتارهای غیرقانونی دیگر هستند که این رفتارها به تنهایی و صرف نظر از نتیجه حاصله تحت عنوان تخلفات رانندگی، همچون سرعت غیرمجاز، سبقت غیرمجاز، عبور از محل ممنوعه و مجازات مستقلی دارند که رأساً توسط پلیس اعمال می شود، لیکن در صورتی که ارتکاب این تخلفات منجر به حصول نتیجه مورد نظر قانونگذار گردد، رفتار غیرقانونی منظور به جرم جدیدی استحاله یافته و رسیدگی به آن در صلاحیت محاکم قضایی قرار می گیرد. این رفتارها که برخی به عنوان جرم مستقل و برخی به عنوان عوامل مشدده جرائم دیگر جرم انگاری شده اند موضوع موادی از قانون مجازات اسلامی را تشکیل می دهند و اهم آنها عبارتند از: صدمات بدنی غیر عمد ناشی از جرائم رانندگی، دستکاری در دستگاه ثبت سرعت و سائط نقلیه عمومی، رانندگی بدون پروانه، تغییر در ارقام و مشخصات اتومبیل، رانندگی در حالت مستی و یا مصرف مواد مخدر و روانگردان.

۵-۲-۶) قوانین راهنمایی و رانندگی پس از انقلاب اسلامی

پس از انقلاب شکوهمند اسلامی، در تاریخ ۱۳۵۸/۴/۵ اولین تغییرات در قوانین ترافیکی کشور انجام شد. در تاریخ یاد شده، طی ماده واحدهای هشت تبصره به قانون نحوه رسیدگی به تخلفات و اخذ جرائم رانندگی اضافه شد و ده تبصره مصوب سی تیر ماه ۱۳۵۴ الحاقی به قانون مذکور حذف گردید.

مطابق مفاد ده تبصره اخیر الذکر، ضمانت اجرای پرداخت جرائم رانندگی در مواعد مقرر، دوبرابر شدن آن و در صورت عدم پرداخت مبلغ دو برابر شده ظرف شش ماه، توقیف خودرو و معرفی راننده به دادگاه بود. بدین ترتیب خودرو متخلفی که به جهت عدم پرداخت جریمه نقدی مقرر توقیف میشد تا زمان پرداخت جریمه معوقه در توقیف باقی می ماند، لیکن با تصویب هشت تبصره سال ۱۳۵۸ و الحاق آن به قانون نحوه رسیدگی به تخلفات و اخذ جرائم، مقررات فوق ملغی و بر اساس قانون الحاقی جدید، چنانچه وسائط نقلیه ای دارای جرائم پرداخت نشده باشند مأمورین تنها مکلف و مجاز به اخذ گواهینامه یا کارت رانندگی متخلف و راهنمایی او به محل های تعیین شده برای پرداخت وجوه جریمه های معوقه می باشند مگر اینکه راننده هیچ یک از مدارک فوق الذکر را همراه نداشته باشد که تنها در این صورت به دستور ذیل تبصره ۳ ماده ۱۰ قانون نحوه رسیدگی به تخلفات و اخذ جرائم رانندگی وسیله نقلیه او توقیف خواهد شد. همچنین بر اساس لایحه جدید جواز صدور اختطاریه برای درجه داران دیپلمه که تا این تاریخ منحصر به شهر تهران بود به سایر شهرستان ها نیز تعمیم داده شد.

۶-۲-۶) آیین نامه جدید راهنمایی و رانندگی کشور

با توجه به وضعیت خاص ترافیک کشور و مشکلات مبتلابه آن، به ویژه نرخ بالای تصادفات و تلفات ناشی از آن، ضرورت اصلاح قوانین و مقررات ترافیکی موجود مورد توجه قرار گرفت. بر همین اساس در تاریخ ۱۳۸۴/۳/۱۸ بنا به پیشنهاد مشترک وزارتخانه های راه و ترابری و کشور هیئت وزیران به استناد بند ۴ ماده ۱۸ قانون تنظیم بخشی از مقررات مالی دولت مصوب ۱۳۸۰ آیین نامه جدید راهنمایی و رانندگی را تصویب و بدین ترتیب آیین نامه راهنمایی

وراندگی مصوب ۱۳۴۷ که تا این تاریخ مبنای رفتارها و موضوعات ترافیکی کشور بود منسوخ گردید. در حال حاضر آن چه به عنوان معیارهای رفتاری در حوزه راهنمایی و راندگی کشور تعیین گردیده مقررات آیین نامه راهنمایی و راندگی مصوب ۱۳۸۴ است .

فصل پنجم

مجازات ها و مراجع صالح

به رسیدگی به تخلفات راهنمایی و

رانندگی

بخش اول: مجازات های مقرر در قبال تخلفات راهنمایی و رانندگی

۱-۱) مجازات های مقرر در قانون

طبق ماده ۷۱۴ ق.م.ا میزان مجازات در جرایم ناشی از رانندگی در صورت وقوع قتل ۶ ماه تا سه سال حبس و نیز پرداخت دیه در صورت مطالبه از ناحیه اولیاء دم می باشد. و در صورتی که مرض نا علاج و یا موجب از بین رفتن یکی از حواس یا نقص یا ازکار افتادن عضوی و یا از بین رفتن یکی از حواس یا از بین رفتن قوه تناسلی یا سقط جنین و هم چنین نقصان دایمی در نطق شود مجازات مرتکب حبس از دو ماه تا یک سال و پرداخت دیه در صورت مطالبه از ناحیه مصدوم است. مواردی که صدمات بدنی باعث نقصان یا ضعف یکی از حواس یا یکی از اعضای بدن شود و یا باعث از بین رفتن قسمتی از عضو بدن شود یا باعث وضع حمل قبل از موعد طبیعی گردد مرتکب به حبس از دو ماه تا شش ماه و پرداخت دیه در صورت مطالبه از ناحیه مصدوم است. نکته مهمی که در این نوع مجازات که در ماده ۷۱۵ و ۷۱۶ ق.م.ا از آن نام برده شده است، وجود دارد، آن است که وضع حمل قبل از موعد مقرر و طبیعی در جایی است که جنین پس از به دنیا آمدن قابلیت حیات داشته باشد (معمولاً بعد از شش ماه) برخلاف سقط جنین که جنین پس از خروج از رحم قابلیت زندگی ندارد، البته در مورد سقط جنین یا وضع حمل قبل از موعد طبیعی باید دقت داشت که سقط جنین یا وضع حمل در نتیجه حادثه مزبور رخ داده باشد به گونه ای که اگر حادثه مزبور نباشد وضع حمل و سقط جنین هم رخ ندهد. اطلاق این بخش از دو ماده افتضا می کند که سقط جنین یا وضع حمل به هر صورتی که باشد مستوجب مجازات مذکور شود. هرگاه که بی احتیاطی یا بی مبالاتی یا عدم رعایت نظامات دولتی یا عدم مهارت راننده صرفاً موجب صدمه بدنی شود و هیچ گونه از موارد فوق اتفاق نیفتد مرتکب به حبس از یک تا پنج ماه و پرداخت دیه در صورت مطالبه مصدوم محکوم می شود. نکته ای که باید یاد آور آن شد این است که در قانون تعزیرات سابق مجازات ناشی از حوادث رانندگی عادلانه به نظر نمی رسید چراکه در قانون تعزیرات سابق در صورت وقوع قتل میزان مجازات مرتکب سه ماه تا دو سال حبس تعیین شده بود در حالی که

در مورد نتایج جرایم ناشی از رانندگی مندرج در ماده ۱۵۲ ق. تعزیرات که در هر حال خفیف تر از قتل است مجازات پیش بینی شده، شش ماه تا دو سال پیش بینی شده که سنگین تر از مجازات قتل است ولی این اشکال با تصویب قانون تعزیرات سال ۷۵ مرتفع شده است. نکته آخر آنکه این جرایم در مورد جرایم مستقیم ناشی از حوادث رانندگی است. و مجازات جرایم جنبی رانندگی گوناگونند از جمله آنکه تغییر در دستگاه ثبت سرعت برای بار اول ده روز تا دو ماه یا جزای نقدی از ۵۰ هزار تا ۵۰۰ هزار ریال یا هر دو مجازات میباشد و در صورت تکرار دو تا شش ماه حبس می باشد. با اوراق کردن وسیله نقلیه بدون اطلاع راهنمایی و رانندگی محل که دو ماه تا یکسال حبس دارد یا عدم اطلاع به نیروی انتظامی محل در صورت سرقت وسیله نقلیه با پلاک آن که مجازات متخلف جزای نقدی است (از ۵۰۰ هزار تا یک میلیون ریال) علت آنکه این نوع جرم حبس ندارد شاید به آن علت باشد که چون این جرمی رانندگی بدون گواهینامه که برای بار اول حبس دو ماه یا جزای نقدی تا یک میلیون ریال با هر دو مجازات یا ارتکاب مجدد آن دو ماه تا شش ماه حبس محکوم خواهد شد به نوعی قانون گذار ارتکاب مجدد این جرم را عاملی برای تشدید مجازات آن دانسته است شاید علت آن باشد.

ارتکاب مجدد این جرم نوعی حالت خطرناک فرد بر قانون گذار ثابت شده است. در تغییر ارقام و پلاک وسایل نقلیه یا تعویض پلاک و هر مورد دیگر در این رابطه و موتور و شاسی حبس از شش ماه تا یک سال خواهد داشت. به نوعی بیشتر جرایم جنبی رانندگی که قانون گذار برای آنها حبس در نظر گرفته است سقف حبس آنها یکسال می باشد. که چنانچه هر یک از این جرایم به طور مستقیم یا غیر مستقیم منجر به قتل یا صدمه بدنی غیر عمدی ناشی از حوادث رانندگی شود، مرتکب به مجازات تعدد جرم خواهد رسید.

۱-۱-۱) کیفیات مشدده

کیفیات مشدده قانون گذار سابق در ماده ۷ قانون تشدید مجازات رانندگان موارد کیفیات مشدده در رانندگی را مشخص ساخته بود و می گفت: «..... در مورد ماده فوق هرگاه راننده و متصدی وسایل نقلیه موتوری، مست بوده و یا پروانه نداشته و یا زیادتر از سرعت مقرر حرکت

کرده و یا آنکه دستگاه موتوری را با وجود عیب و نقص مکانیکی به کار انداخته و یا در محل هایی که عبور از آن ممنوع گردیده رانندگی نماید و قانون گذار ما در سال ۱۳۶۲ متن این ماده را در ماده ۱۵۳ قانون تعزیرات سابق باز نویسی کرد و مجازات مرتکب را به بیش از نصف حد اکثر مجازات مذکور در موارد قبلی تعیین نموده نکته قابل توجه اینکه مقنن در زمان تدوین این قانون عبور عابر پیاده از محل پیاده رو که علامت مخصوص دارد و یا عبور از آن ممنوع است را ضروری تشخیص نداده بود و جزء کیفیات مشدده در رانندگی ملحوظ نظر قرار نداده بود در حالی که چه بسیار رانندگانی بودند که به خط کشی محل عبور عابر پیاده توجهی نداشتند و حق خود می دانستند که در وسط معابر خط کشی شده متوقف و حتی بدون رعایت احترام به حق عابرین پیاده عمدا یا سهوا از آن عبور کرده و منجر به صدمات به آنان می شدند . ولی این مشکل با تصویب قانون تعزیرات جدید مصوب ۱۳۷۵ برطرف شد. و در ماده ۷۱۸ ق.م.ا. محل هایی که برای عبور عابر پیاده رو علامت مخصوص گذارده شده است ، مراعات لازم را ننماید و یا از محل هایی که عبور از آن ممنوع گردیده است رانندگی نموده « نیز اضافه گردیده و نقص قانون سابق را برطرف کرده است. سوال مهمی که مطرح می شود این است که آیا کیفیات مندرج در این ماده باید سبب قتل غیر عمد ناشی از رانندگی شود تا مجازات تشدید شود یعنی رابطه علیت بین آنها و قتل وجود داشته باشد یا اینکه صرف وجود یکی از این حالات باعث تشدید مجازات است؟ مثلا اگر وسیله نقلیه عیب مؤثر داشته باشد ولی قتل غیر عمد هیچ گونه ارتباطی با این عیب نداشته باشد باز هم مجازات تشدید می شود؟ باید گفت با توجه با اصل تفسیر به نفع متهم و مجازات شدیدتری که قانون گذار برای این مورد در نظر گرفته است باید گفت که بین موارد مندرج در ماده ۷۱۸ و قتل غیر عمد باید رابطه سببیت و علیت مستقیم وجود داشته باشد و چنانچه یکی از موارد آلت قتل غیرعمد نباشد مجازات تشدید نخواهد شد(گلدوزیان، ۱۳۸۴ ، ص ۴۴۰). در ماده ۷۱۸ ق.م.ا. ۶ حالت برای تشدید مجازات وجود دارد که هر کدام از آنها را بحث خواهیم کرد.

۱-۱-۲-۱) مستی در رانندگی

تشخیص حالت مستی با دادگاه است. با این حال اگر میزان الکل موجود در خون بیش از پنجاه سانتی گرم در هر لیتر باشد باید به حکم آیین نامه، راننده را مست دانست به علاوه و با احراز مستی که کاشف از شرب مسکراست راننده در معرض حکم حد مسکر می باشد. آنچه که مسلم است یکی از مهمترین موضوعاتی که برای اداره صحیح عبور و مرور مردم باید مورد عنایت کامل قرار گیرد مسئله الکل و رانندگی است. در سال ۱۳۴۴ برای اولین بار در ایران موضوع الکل خون برای تشخیص مستی مورد توجه قرار گرفت و در کمیونی که در اداره حقوقی وزارت دادگستری و با حضور نمایندگان پزشکی قانونی و رانندگی تهیه شد، خرید دستگاه های الکل سنج برای اداره راهنمایی و رانندگی مورد تأیید قرار گرفت. و این مهم، یک قدم مثبت برای ایجاد ملاک ثابتی برای تشخیص مستی است. برای روشن شدن موضوع بهتر است قوانین و طرز کار چند کشور را در این زمینه مورد بررسی قرار دهیم. در امریکا هر سال چهل هزار نفر در حوادث رانندگی جان خود را از دست می دهند. که علت ۳۰٪ این حوادث مستی رانندگان است در بعضی از شهر های بزرگ این نسبت در تعطیلات آخر هفته به ۵۰٪ میرسد. به موجب آمارهای رسمی نسبت حوادث رانندگی که الکل در آن نقشی داشته است به کل حوادث، در اسپانیا، ۱/۵ درصد و در بلژیک، ۲ / ۵ درصد؛ در فرانسه، ۲ درصد؛ در سوئد، ۲ / ۹ درصد؛ در جمهوری فدرال آلمان، ۵ / ۶ درصد و در سوئیس ۶٪ است. آنچه که امروزه نظر داده اند و از قدیم این نظر نیز مورد تأیید بوده است آن است که الکل قسمتهای مختلف اعضاء و عضلات بدن را از دستور های مغزی آزاد می سازد و باعث می شود که شخص در ارزیابی قدرت لیاقت و مهارت خود برای انجام کارهای فکری و عضلانی مبالغه کند. در رانندگی نیز صرف نوشابه های الکلی همین تأثیر را دارد گذشته از اینکه استعمال الکل موجب اختلالات حرکتی و عصبی و نقصان قدرت دید می شود راننده در سنجش مهارت خویش دچار اشتباه شده و در هدایت وسیله نقلیه رعایت احتیاط را نمی نماید. برای روشن شدن موضوع به قوانین و رویه های دادگاههای چند کشور اشاره می شود: آلمان در زمینه عبور و مرور قوانین نسبتاً جامعی دارد و دادگاههای این کشور با توجه به اهمیت موضوع در اجرای

این قوانین کوشش وافی دارند. در انگلستان تعیین مجازات برای رانندگان مست از سال ۱۸۷۲ سابقه دارد. به موجب قانونی که در این سال به تصویب رسید هر کس که در یک جاده و محل عمومی مسئول اداره درشکه، اسب با موتور بخاری را به عهده دارد، مست باشد، به پرداخت جریمه یا حبس محکوم می شود. در سال ۱۹۲۵ این مجازات، به هر دو مجازات، تشدید شد و تا به امروز قوانین مربوط به مست بودن رانندگان وجود دارد. در قوانین کشور های فنلاند و سوئد نیز قوانین مربوط به رانندگان مست وجود دارد و این امر موجب تشدید مجازات آنان گشته است (ابراهیمی، ۱۳۴۵، ص ۸۱ و ۸۲). علاوه بر الکل مواد مخدر نیز می تواند باعث اختلال در رانندگی شود. مواد مخدر خود به مواد توهم زا، محرک ها و مواد مسکن تقسیم می شود. مواد توهم زا دسته ای از مواد مخدر هستند که باعث ایجاد تغییراتی در خلق و ادراک می شوند. مهمترین پیامد مصرف این مواد به خصوص ال. اس دی از دست دادن قدرت تشخیص واقعیت است بنابر این مصرف آن احتمال بروز تصادف ها و مشکلات دیگر رانندگی را افزایش می دهد. علاوه بر ال. اس. دی حشیش و ماری جوانا نیز از جمله موارد توهم زایی هستند که در خطای احساس و ادراک نقش دارند. این مواد توانایی راکاهش می دهد. به طوری که پس از مصرف این ماده رانندگی بسیار خطرناک است. مواد مخدر محرک زا که عبارتند از کوکائین، کافئین، نیکوتین، و آمفتامین، نیز آثار چشمگیری بر رانندگی شخص دارند به طوری که کوکائین که یکی از اعتیاد آور ترین و خطرناک ترین مواد مورد سوء مصرف است. علاوه بر وابستگی روانی وابستگی جسمانی نیز ایجاد کرده و آثار آن بلافاصله پس از مصرف ظاهر می شود. اکستازی نیز دارای ویژگی های محرک زا و توهم زاست. مصرف کنندگان این مواد دچار تحریف زمانی و ادراک می شوند. مشکلات حافظه، آسیب مغزی، افسردگی، اضطراب، و رفتار پرخاشگرانه از آثار آن است. آثار آنی این ماده مخدر اغلب با حوادث رانندگی نیز همراه است به طوری که این قرص ها کمتر از یک ساعت خلق فرد را بالا می برد و احساس لذت بخشی و شادی را در او ایجاد می کند. مصرف کنندگان در تخمین فاصله ها دچار مشکل می شوند. مواد مسکن رایج که عبارت است از تریاک و مشتقات آن (مورفین و هروئین و کدئین و ...) این مواد وابستگی روانی و جسمانی ایجاد کرده و آثار روانی آنها افسردگی، اختلال های

روانی و پایدار، فراموش کاری، بی قراری، تغییر ساعت های خواب و بیداری، پرخاشگری و غیره می باشد. که این علائم مسلماً بر رانندگی فرد اثر گذار است. به طوری که تحقیقات نشان می دهد میزان تصادفات در بین افرادی که در طول یکسال از این دارو استفاده کرده بودند در مقایسه با افرادی که چنین دارو هایی را مصرف نکرده اند ۲۶٪ بالاتر بوده است (عبداللهی، ۱۳۸۲، ص ۱۵۸).

۱-۱-۲) نداشتن پروانه رانندگی

نداشتن پروانه رانندگی نداشتن پروانه مجاز رانندگی از جمله مواردی است که موجب تشدید مجازات در تخلفات رانندگی می شود. ماده ۲۱ آیین نامه راهنمایی و رانندگی مصوب ۱۳۴۷ مقرر کرده بود: « هر کس بخواهد با هر نوع وسیله نقلیه موتوری زمینی رانندگی نماید باید دارای گواهینامه رانندگی مربوط به آن وسیله باشد. همین حکم در ماده ۲۶ آیین نامه جدید مصوب ۱۳۸۴ نیز تکرار شده است. بنابر این رانندگی با هر نوع وسیله نقلیه موتوری نیازمند داشتن گواهینامه مجاز رانندگی می باشد و هیچ کس نمی تواند به شخصی که فاقد گواهینامه رانندگی است اجازه رانندگی وسیله نقلیه خود را بدهد. ماده ۱۹۹ آیین نامه راهنمایی و رانندگی مصوب ۱۳۸۴) نداشتن پروانه رانندگی موضوع ماده ۷۱۸ ق.م.ا در صورتی که باعث وقوع جرم گردد از موجبات تشدید مجازات است و این امر زمانی موجب تشدید مجازات خواهد شد که در ایجاد حادثه و شدت آن تأثیر داشته باشد. به بیان دیگر راننده بدون پروانه مقصر در تصادف شناخته شود. در غیر این صورت فقط طبق ماده ۷۲۳ ق.م.ا به علت رانندگی بدون پروانه برای بار اول به حبس تعزیری تا دو ماه یا جزای نقدی تا یک میلیون ریال یا هر دو مجازات و در صورت ارتکاب مجدد به دو ماه تا شش ماه حبس محکوم خواهد شد. . . . نظریه ۷ / ۳۵۳۸- ۱۳۸۲/۶/۲.ح.ق: « به موجب ماده ۷۱۸ 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. رانندگی با وسیله نقلیه بدون داشتن گواهینامه مجاز و مخصوصاً همان وسیله در حکم رانندگی بدون پروانه است یعنی اگر کسی با داشتن گواهینامه موتور سیکلت به رانندگی با سواری پیکان

یا وسیله نقلیه ای با وزن ۳۵۰۰ کیلو گرم که مستلزم داشتن گواهینامه پایه دوم می باشد مبادرت ورزد این عمل وی در حکم رانندگی بدون پروانه است. پس طبق آنچه که گفته شد چنانچه راننده فاقد پروانه مجاز رانندگی مرتکب قتل و صدمات بدنی غیر عمدی موضوع مواد ۷۱۷ - ۷۱۴ ق.م.ا.شود مجازات راننده خاطی طبق ماده ۷۱۸ ق.م.ا. تشدید می گردد. ولی صرف نداشتن گواهینامه بدون آنکه عملاً حادثه ای رخ دهد مشمول ماده ۷۲۳ ق.م.ا. خواهد بود. چرا که نداشتن گواهینامه رانندگی خود جرم مستقلی است و ماده ۷۱۸ و ۷۲۳ ق.م.ا. با یکدیگر جمع نخواهد شد.

در رأی وحدت رویه ۶۳۸-۱۳۷۸۶ / ۹ : «به صراحت ماده ۷۱۸ ق.م.ا. ناظر به مواد ۷۱۳-۷۱۷ همان قانون که مقرر داشته هرگاه راننده یا متصدی وسائل موتوری که در حین رانندگی مرتکب قتل غیر عمد شده در وقوع جرم مست بوده یا پروانه نداشته باشد به بیش از دو سوم حداکثر مجازات مذکور در موارد فوق محکوم خواهد شد موضوع از مصادیق بارز تعدد معنوی جرم می باشد زیرا چنانچه نظر مقنن بر اعمال مقررات مربوط به تعدد مادی جرم بوده که مستلزم تعیین مجازات جداگانه برای هر یک از جرایم مزبور می باشد. با وجود مواد ۷۱۴، ۷۲۳، ۴۷ دیگر نیازی به وضع ماده ۷۱۸ آن قانون نبود. با این اوصاف نداشتن پروانه رانندگی در چنین وضعیتی از موجبات مشدده جرم است که در خود قانون مجازات خاصی برای آن در نظر گرفته شده است. حکم قانون با در نظر قاضی دلیل بر امری شناخته می شود، امارات قانونی خود به امارات قابل رد و غیر قابل رد تقسیم میشود. امارات قانونی آن اماراتی است که در قانون معین شده و دلیل بر امری شناخته میشود. گواهینامه نیز از جمله امارات قانونی است که به حکم قوانین راهنمایی و رانندگی داشتن آن جهت رانندگی الزامی است. (طبق ماده ۲۶ آیین نامه راهنمایی و رانندگی مصوب ۱۳۸۴) لیکن گواهینامه اماره قابل رد می باشد یعنی آنکه صرف داشتن گواهینامه دادرسی دادگاه را از بررسی ارزش و شرایط دیگر حاکم بر قضیه مبری نمی سازد. بلکه دادرسی بایستی با استفاده از قرارهای تحقیقاتی چون معاینه محل و چگونگی اوضاع و احوال حاکم بر قضیه و اظهارات مطلعین فرایینی بدست آورد. بنابر این چنانچه دادگاه تشخیص دهد مرتکب هر چند دارای گواهینامه رانندگی است لیکن مهارت لازم را جهت رانندگی نداشته

است وی را به عنوان مجرم جرم غیر عمدی مجازات خواهد کرد. عکس این مسئله نیز صدق می کند (صدرزاده افشار، ۱۳۸۶، ص ۱۸۶ و ۱۸۷).

۱-۱-۳) تجاوز از سرعت مجاز

مورد سوم از کیفیات مشدده، رانندگی با سرعت زیادتر از سرعت مقرراست بسیاری از رانندگان بی اعتنا یا نا آشنا به مقررات و یا آنان که جنون سرعت دارند چنین تصویری کنند که در برخورد ناگهانی به مانع خواهند توانست با یک ترمز آنی یا حساب شده، وسیله نقلیه خود را متوقف ساخته و از خطر احتمالی جلوگیری نمایند ولی این تصور باطل است زیرا اگر مانع دفعتاً بروز کند بین لحظه مشاهده مانع و انتقال آن به مغز و فرمان مغز به پا و یا به دست و حرکت پا و فشار آن روی پدال ترمز چندین ثانیه فاصله ایجاد میشود و در این چند ثانیه اتومبیلی که فی المثل با سرعت متجاوز از ۷۰ کیلومتر در ساعت حرکت می کند چندین متر به جلورانده می شود و تازه پس از ترمز روی چرخها نیز اتومبیل دفعتاً متوقف نمی شود بلکه در طول چند متر روی زمین کشیده می شود. از این رو در بعضی جاده ها سرعت مجاز تعیین شده و سرعت سر پیچ ها نیز بر اساس روز یا شب متفاوت است و در راهها و مناطقی که میزان سرعت رانندگی به وسیله تابلو و علائم دیگر راهنمایی تعیین نگردیده، حداکثر سرعت مجاز برای رانندگان و وسائل نقلیه در آیین نامه راهنمایی و رانندگی تعیین شده است. نکته دیگر آنکه تشخیص تجاوز از سرعت مجاز با دادگاه است. نظریه ۷ / ۲۲۸۷ - ۳۰ / ۳ / ۱۱۳۷۹. ح. ق: سرعت مطمئنه با سرعت مجاز متفاوت است، بدین توضیح که میزان سرعت مطمئنه را راننده وسیله نقلیه با توجه به احوال خاص مانند نوع وسیله نقلیه، کیفیت، محل و زمان رانندگی و نیز مقررات راهنمایی و رانندگی انتخاب و تنظیم می نماید که نوعاً همان سرعت مجاز یا کمتر از آن است. بنابر این تخطی از سرعت مطمئنه همیشه به معنای داشتن سرعت غیر مجاز نیست. بنابر این راننده ملزم است با توجه به احوال روحی و جسمی خود و شرایط وسیله نقلیه، زمان و مکان رانندگی، سرعتی را انتخاب و اختیار نماید که از خطر تصادف با حادثه مصون بماند، به این میزان و مقدار سرعت از نظر فنی "سرعت مطمئنه" اطلاق می شود. در

هر حال سرعت مطمئنه سرعتی است که کمتر از سرعت مجاز و حداکثر برابر با آن است. (نوری فر، ۱۳۸۲، ص ۳۶) «

۱-۱-۴) عیب و نقص فنی

عیب و نقص فنی علل مشدده دیگری که در ماده ۷۱۸ ق.م.ا.ب.توان از آن نام برده شده است، به کار انداختن دستگاه موتوری با وجود عیب و نقص مکانیکی می باشد. نقص فنی و مکانیکی طبق تبصره ۱ ماده ۱۰ آیین نامه اجرایی قانون نحوه رسیدگی به تخلفات واخذ جریمه های رانندگی شامل: ۱- نداشتن چراغ های جلو و عقب ۲- نامیزان بودن چرخ های جلو با فرمان حساس و میزان نبودن ترمز پایی ۳- نداشتن آج در سطح لاستیک ها ۴- نداشتن برف پاک کن در موقع بارندگی ۵- نداشتن زنجیر چرخ در یخ بندان ۶- دود زایی اتومبیل. . نواقص فنی اتومبیل یکی از عوامل بسیار عمده در بروز تصادفات بوده از این لحاظ بهره گیری از یک مکانیزم معاینه فنی مطلوب صورت پذیرفته و ارقام و اعداد و نتایج بدست آمده نیز بسیار قابل اعتماد است. متأسفانه شدت تصادفات و میزان جراحات وارده که به واسطه بروز نواقص فنی مثل بریدن فرمان، بریدن ترمز، جدا شدن چرخ، و غیره حاصل گردیده بسیار شدید و بعضاً غیر قابل جبران و باعث فوت سرنشینان خودرو شده است. در مرحله کنترل وضعیت و میزان ایمنی خودرو از جهت معاینه فنی لازم هست هشت سیستم عمده و اساسی در خودرو که مستقیماً با ایمنی در ارتباط می باشند مورد دقت قرار گیرند این هشت بخش عبارتند از: ۱- سیستم روشنایی ۲- سیستم ترمز گیری ۳- سیستم تعلیق و اجزاء آن ۴- سیستم فرمان و اجزاء آن ۵- سیستم چرخها - سیستم اعلام خطر ۷- شرایط عمومی (کمر بند، شیشه، آینه و..) ۸- لاستیکها- (لایقی، ۱۳۸۶، ص ۶۸ و ۶۹)

۱-۱-۵) وقوع حادثه در محل عبور عابر پیاده و محل هایی که عبور از آن ممنوع گردیده

ماده ۱ آیین نامه راهنمایی و رانندگی مصوب ۱۳۸۴، ضمن تعریف پیاده و پیاده رو تکالیف خاصی را برای رانندگان بر شمرده است. بند ۱۹ ماده آیین نامه راهنمایی و رانندگی مقرر می دارد: پیاده رو عبارت است از بخشی جدا شده از خیابان که در امتداد آن واقع شده و برای عبور

و مرور پیادگان اختصاص یافته و بند ۱۸ ماده ۱ آیین نامه مذکور مقرر می دارد و پیاده به معنای غیر سوار، که بدون استفاده از هیچ نوع وسیله موتوری یا غیر موتوری حرکت می نماید و یا مبادرت به جابجایی کالسکه، چرخ دستی، جامه دان، سبد های چرخ دار و مانند آن می نماید. طبق ماده ۱۴۱ آیین نامه راهنمایی و رانندگی: در گذرگاه پیاده حق تقدم عبور با عابرین پیاده است. بند ۱ ماده ۱۶۳ آیین نامه مذکور نیز توقف در محل پیاده رو گذر گاه پیاده را ممنوع دانسته است. طبق مواد قانون مجازات اسلامی هرگاه راننده به هنگام رانندگی در محل هایی که برای عبور عابر پیاده علامت مخصوص گذارده شده است طبق مواد مرتبط در آیین نامه راهنمایی و رانندگی تجاوز کند به بیش از دوسوم حداکثر مجازات مربوطه محکوم خواهد شد. دادگاه می تواند مجازات تکمیلی علاوه بر مجازات فوق در نظر گیرد و مرتکب را برای مدت یک تا ۵ سال از حق رانندگی یا تصدی وسایل نقلیه موتوری محروم نماید. هم چنین عبور از محل هایی که عبور از آن ممنوع گردیده اگر راننده رانندگی نماید مشمول این مجازات خواهد شد. به نظر می رسد منظور قانون گذار در ماده ۷۱۸ عبور از محل هایی است که طبق آیین نامه راهنمایی و رانندگی و یا مقامات ذیصلاح قبلا ممنوعیت آن اعلام و به عبارت دیگر با تابلو و علائم مشخص با مقامات صلاحیت دار ممنوع بودن عبور، مشخص و تعیین گردیده است. چرا که بدون علائم بازدارنده و حکم کننده موضوع ماده ۱۶۳ آیین نامه راهنمایی و رانندگی مصوب ۱۳۸۴ اجرای مقررات رانندگی عملا امری محال خواهد بود. عبور از محل هایی که به تابلو های مخصوص و استاندارد بین المللی ممنوع بودن آن مشخص گردیده: شامل گردش به چپ ممنوع، عبور اتومبیل ممنوع، عبور کامیون ممنوع، عبور وسایل نقلیه موتوری ممنوع، عبور ممنوع، عبور یک طرفه، و... می باشد. و هدف قانون گذار در این قسمت از ماده ۷۱۸ به صورت عام و کلی بیان شده است (پورسالویی، ۱۳۷۹، ص ۵۹).

۱-۱-۶) نرساندن مصدوم به مراکز درمانی

فرساندن مصدوم به مراکز درمانی یکی دیگر از کیفیات مشدده ناشی از رفتار مرتکب نسبت به مصدوم پس از تصادف در ماده ۷۱۹ ق.م.ا پیش بینی شده است. «... در کلیه موارد مذکور در این قانون هرگاه مصدوم احتیاج به کمک فوری داشته و راننده با وجود امکان رساندن مصدوم به

مراکز درمانی با استمداد از مأمورین انتظامی از این کار خودداری کند یا به منظور فرار از تعقیب محل حادثه را ترک و مصدوم را رها کند بر حسب نتیجه حاصل از صدمه وارده حسب مورد به بیش از نصف حد اکثر مجازات مقرر در ماده ۷۱۴-۷۱۷ خواهد رسید. متأسفانه دیده شده که برخی از رانندگان پس از وقوع حادثه متواری شده و شخص مصدوم را در محل وقوع حادثه به حال خود رها می سازند و از طرفی کمتر کسی جرأت انتقال آسیب دیده را به مراکز درمانی دارد. چرا که بردن مصدوم به بیمارستان همان و گرفتار شدن و تحت بازجویی قرار گرفتن همان و این امر باعث شده که روح نوع دوستی و نجات انسانهای نیازمند به کمک افکار عمومی جامعه رخت بربندد. این حکم رامیتوان در ماده واحده قانون مجازات خودداری از کمک به مصدومین و رفع مخاطرات جان مصوب ۱۳۵۴ مشاهده کرد. این ماده مقرر میدارد: هرکس شخص یا اشخاصی را در معرض خطر جانی مشاهده کند و بتواند با اقدام فوری خود با کمک طلبیدن از دیگران یا اعلام فوری به مراجع یا مقامات صلاحیت دار از وقوع خطر یا تشدید نتیجه آن جلوگیری کند از اقدام به این امر خودداری کند، به حبس جنحه ای تا یکسال یا جزای نقدی تا پنجاه هزار ریال محکوم خواهد. یک نکته که باید به آن اشاره کرد آن است که در این ماده در صورتی که مصدوم بعد از وقوع حادثه رانندگی فوت شود اصولاً مسئله رساندن کمک به او منتفی است و حضور راننده در محل تصادف تأثیری در نجات مصدوم از عوارض تصادف نمی تواند داشته باشد و در چنین موردی تشدید کیفر متهم به عنوان ترک محل حادثه و عدم نجات مصدوم نخواهد بود بلکه تشدید کیفر وی به منظور تخلف وی می باشد که برای فرار از تعقیب بوده است. (رأی اصراری ۲۵۱۳۶ ردیف ۲۳۶۰) در این زمینه ۷ / ۷۳۶۰-۱۳ / ۱۲ مقرر میدارد: « فرار راننده مقصری که موجب قتل مصدوم شده از محل حادثه موجب تشدید مجازات می باشد اما نوع قتل (غیر عمدی) را تغییر نمی دهد

۱-۲) کیفیات مخففه

کیفیات مخففه تنها مورد خاصی که در این زمینه به عنوان عملی که باعث تخفیف مجازات راننده خاطی می شود رفتار راننده خاطی است نسبت به مصدوم. قانون گذار به منظور نجات

جان مصدومین ناشی از تصادفات رانندگی امتیاز تخفیف مجازات را برای رانندگان تحت شرایط خاصی در نظر گرفته است. این امتیاز رانندگان خطا کار را به نجات جان مصدوم تشویق و ترغیب می کند. ماده ۸۰ آیین نامه راهنمایی و رانندگی مصوب ۱۳۴۷ در زمینه کمک رانندگان به مجروحین و مصدومین ناشی از تصادفات مقرر کرده بود: «رانندگان وسیله نقلیه ای که به هر ترتیب تصادف نموده اند در صورت قوع جرم موظف اند کمک های لازم را به مجروحین نموده و در اعزام آنان به بیمارستان مساعدت نمایند. و طبق ماده ۸۷ آیین نامه ۱۳۸۴ راننده هر وسیله نقلیه که مرتکب تصادف منجر به جرح یا فوت گردد، موظف است بلافاصله وسیله نقلیه را در محل تصادف متوقف ساخته و با نصب علائم ایمنی هشدار دهنده رانندگان وسایل نقلیه دیگر را از وقوع حادثه آگاه سازد، و تا هنگامی که تشریفات مربوط به رسیدگی از سوی راهنمایی و رانندگی و پلیس راه پایان نیافته از تغییر وضع وسیله نقلیه با صحنه تصادف خودداری نموده و بلافاصله اقدام به انتقال مجروحان به مراکز درمانی نماید. تبصره یک ماده ۷۱۹ ق.م.ا مقرر می دارد: «راننده در صورتی می تواند برای انجام تکالیف مذکور در این ماده وسیله نقلیه را از محل حادثه حرکت دهد که برای کمک رساندن به مصدومین به طریق دیگر ممکن نباشد». تبصره ۲ ماده ۷۱۹ ق.م.ا نیز مقرر می دارد و در تمام موارد مذکور هر گاه راننده مصدوم را به نقاطی برای معالجه و استراحت برساند و یا مأمورین مربوطه را از واقعه آگاه کند و یا به هر نحوی موجبات معالجه و استراحت و تخفیف آلام مصدوم را فراهم کند دادگاه مقررات تخفیف را درباره او رعایت خواهد نموده و بدیهی است که طبق تبصره ۳ ماده ۲۲ ق.م.ا مصوب ۱۳۷۰ در مواردی که نظیر جهات مخففه مذکور در این ماده در موارد خاصی (نظیر تبصره ۲ ماده ۷۱۹) پیش بینی شده باشد دادگاه نمی تواند به موجب همان جهات دوباره مجازات را تخفیف دهد، هم چنین ماده ۷۲۸ ق.م.ا مقرر می دارد: قاضی دادگاه می تواند با ملاحظه خصوصیات جرم و مجرم و دفعات ارتکاب جرم در موقع صدور حکم و در صورت لزوم از مقررات مربوطه به تخفیف، تعلیق، و مجازاتهای تکمیلی و تبدیلی از قبیل قطع موقت خدمات عمومی حسب مورد استفاده نماید. نکته دیگر آنکه نداشتن مسئولیت راننده وسیله نقلیه نمی تواند دلیلی بر عدم توجه او به مصدوم در زمان حادثه باشد در

این باره ذیل ماده ۴ قانون ایمنی راهها و راه آهن مصوب هفتم تیر ماه ۱۳۴۹ مقرر می دارد: ولی در هر حال (راننده) مکلف است در صورت بروز حادثه وسیله نقلیه را در شانه سمت راست متوقف نموده و مصدوم رابا وسیله نقلیه خود یا وسیله دیگر بلافاصله به اولین درمانگاه یا بیمارستان برساند و مراتب را به مأمورین انتظامی اطلاع دهد. عدم مسئولیت راننده مذکور مائع استفاده شخص ثالث از مقررات بیمه نخواهد بود. بدین ترتیب در صورتیکه راننده، مصدوم را به یکی از طرق مذکور در ماده ۷۱۹ ق.م.ا کمک نماید دادگاه می تواند مجازات خاطی را تخفیف دهد

۳-۱) تبدیل و تعلیق مجازات های حوادث ناشی از رانندگی

در ماده ۷۲۸ ق.م.ا آمده: «دادگاه می تواند با ملاحظه خصوصیات جرم و مجرم و دفعات " ارتکاب جرم در موقع صدور حکم و در صورت لزوم از مقررات مربوط به تخفیف و تعلیق و مجازات های تکمیلی و تبدیلی از قبیل قطع موقت خدمات عمومی حسب مورد استفاده نماید. منظور از مجازات تبدیلی مقرر در این ماده آن است که دادگاه با ملاحظه جهات مخففه با وجود موجبات تشدید کیفر (وفق مواد ۱۹ و ۲۲ ق.م.) مجازات مقرر در قانون را تغییر داده و تبدیل به مجازات متناسب با حال جرم می نماید یا به عنوان مجازات تعزیری با بازدارنده مجرم را به قطع خدمات عمومی و نظایر آن محکوم می نماید. (نظریه ۷/ ۵۳۷۸ - ۷۶ / ۱۰ / ۱۱ / ۲۲۵۸ - ۶ / ۱۳۷۸ ح.ق و با عنایت به اصل قانونی بودن جرم و مجازات (اصل ۳۶ قانون اساسی) و ماده ۱۲ ق.م.ا دادگاه نمی تواند به عنوان تشدید مجازات نوع مجازات مقرر در قانون را به نوعی دیگر تبدیل کند مگر آنکه در قانون به صراحت تجویز شده باشد چراکه اصلا هدف از تبدیل مجازات آن است که مجازات را به نوعی که بهتر به حال مرتکب باشد تغییر دهد (همچنین طبق تبصره ماده ۷۱۸ اعمال مجازات موضوع مواد ۷۱۴ و ۷۱۸ این قانون از شمول بند اماده ۳ وصول برخی از در آمد های دولت و مصرف آن در موارد معین مصوب ۲۸ / ۱۲ / ۱۳۷۲ مجلس شورای اسلامی مستثنی می باشد.

آنچه که مسلم است استفاده از مقررات ماده ۳ قانون نحوه وصول برخی از درآمدهای دولت در مقام تبدیل جزای نقدی صرف مربوط به تبدیل مجازات حبس به جزای نقدی به نحو اجباری با اختیاری است و ارتباطی به تخفیف که در اختیار دادگاه است ندارد... نظریه ۷ / ۴۵۰۵ - ۷ / ۱۳۷۸ / ا.رح.ق: «مقررات ماده ۳ قانون وصول برخی از درآمدهای دولت و مصرف آن در مواد معین مانع از تخفیف مقرر در مواد ۲۲ و ۷۲۸ ق.م.انیسست»، مستفاد از قانون وصول برخی از درآمدهای دولت آن است که قانون گذار نمی خواهد حبس کمتر از ۹۱ روز تعیین شود لذا اگر دادگاه ۹۱ روز حبس را شدید و متهم را مستحق تخفیف بداند باید به جای حبس جزای نقدی تعیین نماید.

ماده ۳ قانون وصول برخی از درآمدهای دولت و مصرف آن در موارد معین مصوب ۱۳۷۳: «قوه قضاییه موظف است کلیه درآمدهای خدمات قضایی از جمله خدمات مشروحه زیر را دریافت و به حساب در آمد عمومی کشور واریز نماید

۱- در هر مورد که در قوانین حداکثر مجازات کمتر از ۹۱ روز حبس با مجازات تعزیری موضوع تخلفات رانندگی می باشد از این پس به جای حبس یا مجازات تعزیری حکم به جزای نقدی از هفتاد هزارو یک تا یک میلیون ریال صادر می شود.

۲- هرگاه حداکثر مجازات بیش از ۹۱ روز حبس و حداقل آن کمتر از این باشد دادگاه مخیر است که حکم به بیش از ۳ ماه حبس تعزیری یا جزای نقدی از هفتاد هزار و یک ریال تا سه میلیون ریال بدهد

۳- در صورتی که مجازات حبس با جزای نقدی توأم باشد به جای حبس و مجازات تعزیری، جزای نقدی مورد حکم واقع میشود، هر دو مجازات نقدی جمع خواهد شد.»

همان گونه که ملاحظه می شود در بند اول ماده ۳ به تبدیل مجازات جرایم رانندگی اشاره شده است که طبق قانون وصول برخی از درآمدهای دولت و مصرف آن در موارد معین مصوب ۱۳۷۳ این امر امکان پذیر است لیکن در تبصره ماده ۷۱۸ این قانون یک قید وجود دارد و آن که جرایم مشمول ماده ۷۱۸ که مشمول تشدید مجازات می شوند و جرم ماده ۷۱۴ ق.م.ا که در

مورد قتل غیر عمدی ناشی از حوادث رانندگی می باشد از شمول بند اول ماده ۳ خارج کرده است پس طبق و این استثنا جرم مشمول ماده ۷۱۴ (قتل غیر عمدی) و جرایم مشمول ماده ۷۱۸ (که منجر به تشدید مجازات مرتکب می شود) قابل تبدیل به جزای نقدی نخواهد بود. غیر از این دو مورد همه جرایم ناشی از حوادث رانندگی قابل تبدیل شدن خواهند بود.

اما در مورد تعلیق مجازات جرایم رانندگی همان گونه که در مواد ۲۵ تا ۳۶ ق.م.ا نیز در مورد تعلیق گفته شده قابل تعلیق هستند لیکن در ماده ۲۶ ق.م.ا آمده: در مواردی که جزای نقدی با دیگر تعزیرات همراه باشد جزای نقدی قابل تعلیق نیست. نکته ای که در این ماده به آن اشاره شده را می توان در مورد آخر ماده های ۷۲۳ و ۷۲۴ ق.م.ا تفسیر کرد در قسمت اخیر ماده ۷۲۳ آمده: هر کس بدون گواهینامه برای بار اول به حبس تعزیری تا ۲ ماه یا جزای نقدی با هر دو مجازات .. چنان چه دادگاه تشخیص دهد که فرد باید به هر دو مجازات جزای نقدی و حبس تعزیری برسد و از طرفی شرایط تعلیق نیز وجود داشته باشد فقط حبس تعزیری قابل تعلیق است و جزای نقدی نمی تواند تعلیق کند همین حکم در مورد ماده ۷۲۴ ق.م.ا نیز صدق می کند.

سوالی که در این جا مطرح می شود آن است که حکم تبصره ماده ۷۱۸ ق.م.ا که جرایم مواد ۷۱۴ و ۷۱۸ ق.م.ا را قابل تبدیل نمی داند آیا در مورد تعلیق نیز صدق می کند؟ در پاسخ باید گفت که خیر زیرا برای اجرای هر حکمی باید نص قانونی وجود داشته باشد و علاوه بر آن تفسیر مضیق قوانین کیفری و تفسیر به نفع متهم نیز ایجاب می کند که این مواد فقط در مورد تبدیل مجازات استثنا می خورد و تعلیق حکم اجرای مجازات مواد ۷۱۴ و ۷۱۸ ق.م.ا بدون اشکال است.

۴-۱) اثر گذشت یا عدم گذشت اولیاء دم در جرایم غیر عمدی ناشی از رانندگی

با وجود آنکه اساساً قتل‌های غیر عمدی (اعم از شبه عمدی و خطایی) قابل گذشت هستند ولی در مورد قتل غیر عمدی در اثر رانندگی، قانون گذار به قابل گذشت بودن آن اشاره ای نکرده است.

چنین به نظر می‌رسد که قانون گذار از باب تجری و رعایت نفع اجتماعی به این قتل‌ها و صدمات، جنبه عمومی یا حق الهی داده و گذشت طرف با اولیای دم را موجب معافیت بزهکار از مجازات ندانسته است؟

قتل غیر عمدی ناشی از تخلفات رانندگی موضوع ماده ۷۱۴ ق.م.ا و ماده ۱۶۹ ق.م.ا، ارت سابق از جرایم عمومی است و علی‌رغم جلب رضایت ورثه متوفی حکم حبس به قوت خود باقی است در همین زمینه شورای عالی قضایی در تاریخ ۱۳۶۳/۱/۲۳ اعلام داشته است: احبس مندرج در ماده ۱۴۹ قیمت سابق (م ۷۱۴ قیم اذت فعلی) دارای دو جنبه عمومی است و قابل گذشت نمی‌باشد رضایت اولیاء دم تنها در وصول دیه با عفو متهم نسبت به پرداخت آن معتبر می‌باشد لذا مجازات تعیین شده باید درباره محکوم اجرا شود در حقوق ایران در مورد قتل و صدمات بدنی غیر عمدی ناشی از تخلفات رانندگی موضوع مواد ۷۱۴ و ۷۱۵ و ۷۱۶ و ۷۱۷ ق.م.ا بابت گذشت مصدوم منتفی است».. چنان چه محکوم به حبس تعزیری پس از صدور حکم، از شاکی خصوصی رضایت اخذ نموده باشد، در صورتی که جرم مورد حکم از جرایم مربوط به حق الناس باشد، در اجرای ماده ۳۶ قانون راجع به مجازات اسلامی اجرای مجازات موقوف خواهد شد. چنان چه جرمی به لحاظ جنبه عمومی قابل گذشت نباشد در اجرای ماده ۲۵ قانون اصلاح پاره ای از قوانین دادگستری گذشت شاکی یا مدعی خصوصی بعد از صدور حکم ممکن است موجب تخفیف مجازات توسط دادگاه باشد زیرا ماده ۲۵ قانون الخیر الذکر که هنوز به قدرت خود باقی است مقرر می‌دارد: «هر گاه شاکی یا مدعی خصوصی در جرایم غیر قابل گذشت بعد از قطعیت حکم از شکایت خود صرف نظر نماید محکوم علیه می‌تواند با استناد به استرداد شکایت از دادگاه صادر کننده حکم قطعی در خواست کند در میزان مجازات او تجدید نظر نماید. در این مورد دادگاه به در خواست محکوم علیه در وقت فوق العاده با حضور دادستان تشکیل می‌شود و مجازات را در صورت اقتضاء در حدود قانون تخفیف خواهد داد این رأی دادگاه قطعی است. همین حکم در تبصره ماده ۲۲۷ ق.ا.د.ع.ا مصوب ۱۳۷۸ نیز تکرار شده است. اما در مورد قابل گذشت بودن یا نبودن تشدید کیفر مذکور در ماده ۷۱۸ ق.م.ا کمیسیون استفتائات شورای عالی قضایی در تاریخ ۶۳/۱۲/۵ در این ماده چنین نظر داده است: با

توجه به اینکه قانون به قابل گذشت بودن جرم های مواد ۱۵۰ و ۱۵۱ (مواد ۷۱۶ و ۷۱۷ ق.م.ارت) مربوط به تخلفات رانندگی تصریح نموده برخلاف جرم های مواد ۱۴۹ و ۱۵۲ حتی اشارهای هم به قابل گذشت بودن آنها نشده است کما اینکه قانون تشدید مجازات رانندگان مصوب ۱۳۲۸۴ / ۱۴ در مورد قابل گذشت بودن این قبیل جرایم سکوت نموده به نظر می رسد که در غیر موردی که به قابل گذشت بودن جرم ها و تخلفات رانندگی تصریح شده است این جرایم قابل گذشت نمی باشد. . .

۷/۲۹۷ ج.ح. فی: ا درمورد رونده های قتل غیر عمد ناشی از رانندگی با توجه به غیر قابل گذشت بودن اتهام موضوع ماده ۷۱۴ و سایر جرایم ارتكابی مربوط به جرایم ناشی از تخلفات رانندگی رسیدگی متوقف بر شکایت شاکی با اولیاء دم نیست و مرجع قضایی باید با اعلام مراتب، شروع به رسیدگی نماید و در صورت مراجعه ذینفع و اولیاء دم شکایت ایشان را نیز استماع کند. در مورد اخذ تأمین با توجه به ماده ۷۱۸ و ۷۱۴ ق.م.ا. که علل عنوان شده را از موجبات تشدید مجازات اعلام نموده تأمین هم باید با توجه به دیه و ضرر و زیان مورد مطالبه و مجازات حبس اخذ شود و اخذ تأمین مجوز قانونی ندارد. همچنین نظریه ۵/۷ / ۳۰ / ۵۰۳۱-۱۷۹م به جرایم ناشی از تخلفات رانندگی موضوع مواد ۷۱۴ و بعد ق.م.ا هم واجد جنبه عمومی می باشند و هم واجد جنبه خصوصی می باشند. در این گونه جرایم صرف نظر از شکایت شاکی خصوصی تعقیب قضیه بر عهده رئیس حوزه قضایی است بنابر این چنانچه مصدوم در اغما فرورفته و قادر به ادای توضیح با طرح شکایت نباشد این وضعیت مانع از تعقیب امر توسط رئیس حوزه قضایی نخواهد بود. دعوی مطالبه دیه پس از روشن شدن وضعیت مصدوم نیز قابل پذیرش و رسیدگی است نکته آخر آنکه محاکمه غیابی در این جرایم امکان پذیر است نظر کمیسیون استفتائات شورای عالی قضایی مورخه ۱۳۶۳/۴/۴ نیز موافق همین است. همچنین ماده ۱ قانون رسیدگی به خسارات ناشی از تصادفات رانندگی وسایل نقلیه موتوری مصوب ۱۳۴۵/۹/۱۳ در خصوص رسیدگی خارج از نوبت دعاوی ناشی از تصادفات رانندگی مقرر می دارد و دعاوی راجع به عیب و نقص ناشی از تصادفات رانندگی که به وسائط نقلیه وارد و

موجب خسارت برای صاحب آن می گردد در دادگاههای صلاحیت دار خارج از نوبت رسیدگی می شود.

۱-۵) معاونت و شرکت در تخلفات رانندگی

از مجموع مواد قانون مجازات اسلامی (ماده ۴۲ و ۲۱۴ و ۲۱۵) می توان چنین دریافت که شرکت در جرم عبارت است از همکاری دست کم دویا چند نفر در اجرای جرم خاص، به طوری که فعل هریک سبب وقوع آن شود. همکاران را شریک در جرم (یا شرکاء جرم) و فعل آنان را شرکت در جرم می نامند (اردبیلی، ۱۳۸۰، ص ۲۸). شرکت در جرم در جرایم غیر عمدی هم مصداق پیدا می کند.

طبق ماده ۴۲ ق.م.ا: هر کس عالم و عامدا با شخص یا اشخاص دیگر در یکی از جرایم قابل تعزیر یا مجازات های بازدارنده مشارکت نماید و جرم مستند به عمل همه آنها باشد خواه عمل هر یک به تنهایی برای وقوع جرم کافی باشد و خواه نباشد خواه اثر کار آنها مساوی باشد خواه متفاوت، شریک در جرم محسوب و مجازات او مجازات فاعل مستقل آن جرم خواهد بود. شرکت در جرایم غیر عمدی منحصر در مورد تخلفات از قوانین راهنمایی و رانندگی که منجر به تصادفات شدید و ایراد صدمه و جراحت و مرگ می شود مصداق پیدا کرده و در سایر موارد باید به مقررات مربوط به شبه عمد و خطای محض مراجعه نمود. مشارکت در جرایم غیر عمدی از آنجایی که از جرایم تعزیری هستند قابل طرح است، برای مثال چنانچه تعلیم گیرنده در هنگام تعلیم رانندگی، دستورات معلم رانندگی را در کم کردن سرعت اتومبیل رعایت نکند و معلم نیز در دفع اثر از تخلف، بی احتیاطی و بی مبالاتی کند و در نتیجه، خطای دو نفر منتهی به قتل با جرح غیر عمدی عابری گردد، هر دو نفر (معلم و تعلیم گیرنده) شرکای جرم غیر عمدی هستند... به موجب ماده ۴۲ ق.م.ا مجازات شریک در جرم، مجازات فاعل مستقل آن جرم خواهد بود از ماده مذکور چنین مستفاد می گردد که هر یک از شرکا به همان کیفری که شریک دیگر محکوم شده است محکوم خواهد شد این کیفر برای هر یک از جرایم تعزیری یا جرایم مستلزم مجازاتهای بازدارنده همانی است که قانون برای جرایم مذکور مقرر شده است.

بنابر این طبق تصریح قانون مجازات شرکت در جرایم غیر عمدی امکان پذیر و مجازات هر یک از شرکا نیز مجازات مباشر جرم است. به هر حال نظر ما نیز آن است که شرکت در جرایم غیر عمدی امکان پذیر است چرا که در شرکت در جرم غیر عمدی تبانی و توافق شرکا بر ارتکاب جرم خاص نیست و این توافق در اثنای جرم نیز ممکن است به وجود آید. علاوه بر شرکای جرم ممکن است افراد دیگری هم باشند که مباشر با شرکای جرم را در انجام عمل مجرمانه مساعدت کنند که در این همکاری مجرمانه بر خلاف صورت اول که به نحو شرکت یا فاعل مستقل جلوه می کند همکار یا همکاران مجرم مطلقاً دخالتی در عمل با اعمال تشکیل دهنده جرم نداشته و فقط منشأ اعمال مقدماتی جرم می باشند در این صورت همکاران مجرم اصلی را معاون جرم ارتكابی می نامند ... معاونت عبارت است از تحریک عامل اصلی جرم و با کمک در تهیه مقدمات با تسهیل در اجرای آن و به طور کلی کمک عالمانه به مباشر جرم از طرف غیر مباشر. گفته اند معاونت در جرم غیر مانند این که راننده ای فرمان ماشین را به شاگردش که می داند پروانه ندارد و از رانندگی اطلاع کافی ندارد بدهد و در نتیجه قتل با صدمه غیر عمدی واقع شود. معاون نقش تبعی در ارتکاب جرم دارد طبق نظر قانون گذار ما لازم است فعل مباشر اصلی جرم قابل مجازات باشد تا معاونت تحقق پیدا کند. از جمله از نویسندگان حقوقی که معتقدند که در جرایم غیر عمدی نیز تحقق معاونت امکان پذیر است آقای دکتر صانعی (صانعی، ۱۳۷۲، ص ۱۰۰)، دکتر علی آبادی (علی آبادی، ۱۳۵۲، ص ۲۴۶) و هم چنین دکتر ولیدی (ولیدی، ۱۳۷۲، ص ۳۸)، می باشند. دیوان عالی کشور، سالهای قبل معاونت در جرایم غیر عمدی را پذیرفته بود. همچنین وفق ماده ۴۴ ق.م. در صورتی که فاعل جرم به جهانی از جهات قانونی قابل تعقیب و مجازات نباشد و یا تعقیب و با اجرای حکم مجازات به جهتی از جهات قانونی موقوف گردد تاثیری در حقوق معاون جرم نخواهد داشت. برای تحقق معاونت در جرم تقدم با اقتران زمانی بین عمل معاون و مباشر جرم شرط است (تبصره ۱ ماده ۴۳ ق.م.). به عنوان مثال وقتی مالک اتومبیل به راننده ای که گواهینامه رانندگی مجاز دارد دستور می دهد که اتومبیل را با وجود عیب و نقص فنی به کار اندازد راننده هم این کار را می کند و مرتکب قتل غیر عمدی می شود در این مورد راننده (مباشر اصلی) و مالک

اتومبیل (معاون جرم است یا اینکه کسی به راننده ای دستور بدهد که از این خیابان تا فلان خیابان مثلاً با سرعت ۱۵۰ کیلومتر رانندگی کند. و شخص نیز این کار را انجام دهد و در نتیجه مرتکب قتل غیر عمدی شود در این جا نیز راننده مباشر اصلی و دستور دهنده معاون جرم است) (محسنی، ۱۳۷۶، ص ۱۲۲). طبق ماده ۴۳ ق.م.ا ملاحظه می شود که همیشه وجود سوء نیت شرط تحقق معاونت نیست بلکه علم معاون به فعل مورد تحریک یا ترغیب با تهدید یا تطمیع که منشأ جرم است کافی است و باید آن شخص معاون شناخته شود. در خصوص معاونت در رانندگی بدون پروانه منجر به قتل غیر عمدی اداره حقوقی وزارت دادگستری نظریه مشورتی زیراراهماهنگ با رویه محاکم جزایی ایران ارائه نموده است: با توجه به تبصره ذیل ماده ۲۸ ق.م.ع برای تحقق معاونت در جرم وجود وحدت قصد شرط است و در جرایم غیر عمدی، عمدی وجود ندارد تا وحدت قصد تحقق یابد به این ترتیب در مورد قتل غیر عمدی ناشی از رانندگی بدون پروانه عمل مالک اتومبیل که وسیله نقلیه را در اختیار مباشر جرم قرار داده فقط معاونت در رانندگی بدون پروانه است و نه معاونت در قتل غیر عمدی. به هر حال این نظریه ای است که به موجب یکی از آرای دیوان عالی کشور بیان شده است زیرا نظر اول دیوان آن بود که این جرم معاونت در قتل غیر عمدی است ولی پس از چندی دیوان عالی کشور از نظرات قبلی خود عدول کرد و این بار در معاونت جرایم غیر عمدی فعل کسی که وسیله نقلیه را در اختیار دیگری که فاقد پروانه رانندگی است فقط معاونت در رانندگی بدون پروانه تشخیص داده بود. البته طرز انشای ماده ۲۸ به گونه ای مبهم بود که این توهم را بر می انگیزد که در مواردی خصوصاً وقتی که کسی باعث و محرک ارتکاب فعلی می شود که منشأ جرم است لزوم سوء نیت مباشر به هیچ وجه شرط نیست بر این پندار بعضی از حقوقدانان چنین استدلال می کردند که همان طور که عنصر معنوی جرم غیر عمدی خطای ناشی از فعل مرتکب اصلی است رکن معاونت نیز در این قبیل مواد همان خطای ناشی از تحریک و باعث شدن است که این نظر با اصلاح ماده ۲۸ ق.م.ع سابق باب چنین استدلالی مسدود شد اینک وحدت قصد که در تبصره ماده ۲۸ قانون مذکور پیش بینی شده بود هر گونه تصور معاونت در جرایم غیر عمدی را منتفی می ساخت که این تبصره نیز دوباره در ماده ۴۳ ق.م.ا تکرار شده است و

تحریک و ترغیب بند ۱ ماده ۴۳ نیز باید به منظور ارتکاب جرم باشد و نه ارتکاب فعلی که منشأ جرم است. به هر حال ما نظر داریم که در جرایم غیر عمدی چون مباشرتاً قصد ارتکاب جرم را ندارد و اصلاً فعل انجام یافته برای او نامعلوم بوده است در نتیجه قصد معاونت در فعلی که حتی برای مباشر مجهول است ناممکن خواهد بود و عمل تمام کسانی که راننده ی وسیله نقلیه را تشویق به راندن با سرعت زیاد یا در جهت ممنوع یا فاقد گواهینامه می کنند صرف نظر از اینکه فعل راننده منشأ جرم دیگری مانند جرح یا قتل غیرعمدی دیگری باشد یا نه فقط معاونت در رانندگی بیش از سرعت مجاز یا رانندگی بدون گواهینامه است. و از همه مهمتر در معاونت وحدت قصد حتماً شرط است و در جرایم غیر عمدی وحدت قصدی وجود ندارد.

۲) مرجع صالح به رسیدگی به تخلفات راهنمایی و رانندگی

۲-۱) شوراهای حل اختلاف و صلاحیت آن ها در رسیدگی به جرائم ناشی از حوادث رانندگی

به دلالت ماده ۱۲ قانون مجازات اسلامی، مجازات ها انواع مختلف دارند که عبارتند از: حدود و قصاص، دیات، تعزیرات و مجازات های بازدارنده. آنچه به شوراهای حل اختلاف مربوط می شود دو قسم اخیر یعنی تعزیرات و مجازات های بازدارنده است که آن هم محدود است به جرائمی که مجازات قانونی آنها حداکثر تا / ۰۰۰ / ۰۰۰ ریال جزای نقدی با جرایمی که مجازات قانونی آنها کمتر از ۹۱ روز حبس باشد. لازم به ذکر است اگر جمع مجازات جزای نقدی و حبس پس از تبدیل حبس به جزای نقدی بیش از ۵/۰۰۰/۰۰۰ ریال نباشد رسیدگی به جرم مورد نظر در صلاحیت شورا خواهد بود. بند ب ماده ۷ آیین نامه اجرای ماده ۱۸۹ ق برنامه سوم توسعه، اقتصادی و اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران به مجازات تعزیری موضوع تخلفات رانندگی نیز اشاره شده که زیر مجموعه جزای نقدی و حبس مزبور می باشد. آنچه مسلم است آن است که اعضای شورا باید قبل از رسیدگی به هر جرمی تشخیص دهند

شکایتی که عنوان گردیده و مطرح شده داخل محدوده توانایی و صلاحیت شورا می باشد تا ملزم و مکلف به رسیدگی باشند یا از محدوده ی توانایی و صلاحیت شورا خارج است که در این صورت نه تنها تکلیفی به رسیدگی ندارند بلکه باید الزاما از رسیدگی خودداری نمایند. تشخیص صلاحیت هر شورا با همان شورا است. همان طور که گفته شد به موجب بندهای ۳ و ۲ قسمت ب ماده ۷ آیین نامه اجرای ماده ۱۸۹ جرایم با مجازات های ذیل در صلاحیت رسیدگی شوراهای حل اختلاف است.

۱- جرایمی که مجازات قانونی آنها تا ۵/۰۰۰/۰۰۰ ریال است.

۲- جرایمی که مجازات قانونی آنها حبس و جزای نقدی است که پس از تبدیل حبس به جزای نقدی جمع آن دو تا ۵ /۰۰۰/۰۰۰ ریال گردد .

۳- جرایمی که مجازات قانونی آنها کمتر از ۹۱ روز حبس باشد. البته تخلفات بسیاری در صلاحیت شوراهای حل اختلاف است که از حوصله این بحث خارج است. از جمله رسیدگی به اعتراض برگه های جریمه تا حداکثر ۵/۰۰۰/۰۰۰ ریال جزای نقدی ، یا رسیدگی به دعوای مطالبه خسارت وارده به اتومبیل تا همان سقف معین. حال سوالی که مطرح می شود آن است که در قسمت ب ماده ۷ آیین نامه ذکرى از پرداخت ديه و میزان آن و "و صلاحیت شوراهای در این ارتباط نشده است و علاوه بر آن صلاحیت شورا ها فقط در جرایم تعزیری است و ديه مشمول صلاحیت شورا ها نیست پس چگونه شوراهای در این زمینه صالح هستند؟ تحقیقات در این زمینه حاکی از آن است که رویکرد اعضای شوراهای (مثل حقوقدانان) پیرامون اصطلاح جزای نقدی ذکر شده در بند دوم قسمت ب ماده ۷ آیین نامه ۱۸۹ به دو شکل سؤالی که مطرح میشود این است که ديه جبران خسارت است یا کیفر و مجازات گروهی از نویسندگان و حقوقدانان ديه را خسارت دانسته و به عبارت دیگر به آن جنبه حقوقی می دهند به نظر آنان زیانی که بر جسم یا عضو کسی وارد می شود باید از نوع ایجاد زیان و خسارت بر بدن به شمار آید که موجب ضمان حقوقی می شود و درست مانند آن است که کسی مال متعلق به غیر را بر اثر غفلت تلف کند اگر شارع در موارد خطا و شبهه عمد مقدار ديه را معین کرده در

حقیقت به تعیین میزان خسارت اقدام کرده است پس بدین ترتیب باید گفت که اگر کسی بدون قصد بر جان با عضوی از بدن کسی صدمه ای وارد آورد و او را مجروح نماید باید از عهده خسارت وارد شده بر آید. این گروه نظر دارند اگر دیه مجازات باشد در صورت فوت جانی باید دیه ساقط شود و حال آنکه دیه ساقط نمی شود بلکه مثل سایر دیون حال و از ترکه جانی خارج و به مجنی علیه با اولیای او پرداخت می شود. اما گروهی نظر دارند که دیه مجازات است که در ازای صدمه ای که به شخص وارد شده فرد باید بپردازد. این گروه در واقع از نظر قانون مجازات که مجازات ها را به ۵ دسته (حدود، قصاص، همان گونه که در ماده آیین نامه ۱۸۹ ذکر شده است صلاحیت شوراها در همین حد است اما نکته حائز اهمیت آن است که رویه عملی در شوراها به گونه ای است که آنها اظهار میدارند در مورد پرداخت دیه و میزان دیه تا سقف له: (۵ ریال نیز میتوانند حکم کنند. حال سؤالی که دیات، تعزیرات و مجازات بازدارنده) تقسیم کرده است تبعیت می کند. در این زمینه نظریه اداره حقوقی قوه قضاییه ۷۷۲۹۳- / ۱۱ / ۴ ۱۳۷۳ مقرر می دارد: « دیه مطابق ماده ۲۹۴ ق.م.ا مالی است که به سبب جنایت بر نفس یا عضو به مجنی علیه به ولی با اولیاء دم او داده می شود. بنابر این مطابق تعریف فوق و ماده ۱۲ از همان قانون دیه یکی از انواع مجازاتهای مقرر در این قانون است و هر جا که متن آن را مجازات جانی معین کرده باشد، مورد جنبه کیفری دارد. جز در مواردی من جمله ماده ۳۰۶ قانون یاد شده که پرداخت مربوط است به عاقله که در این مورد فاقد جنبه جزایی است و علت ذکر آنها در باب دیات صرفاً از آن جهت است که صدور حکم به پرداخت دیه از وظایف دادگاههای کیفری است نه حقوقی». به عبارت دیگر اصل این است که هر جا مقنن بر عمل ارتكابی دیه معین کرده باشد آن عمل جرم است مگر مستثنیات که تطبیق آنها با مواد قانونی، امری است موضوعی و رسیدگی به آن با قاضی رسیدگی کننده به پرونده است به هر حال طبق آنچه که گفته شد رویه بیشتر شوراها به گونه ایست که در مورد دیه تا سقف ۵/۰۰۰/۰۰۰ ریال نیز حکم میدهند. هرچند مواردی که دیه آن ۵۰۰ هزار تومان باشد بسیار کم است چرا که دیه نقص عضو به مقدار دیه کامله تعیین میگردد که میزان آن بسیار بیشتر از ۵۰۰ هزار تومان است) به هر حال، نظر این گروه از شوراها وجه قانونی ندارد. و ما چه دیه را خسارت بدانیم چه

مجازات از صلاحیت شوراها خارج است چرا که دیه خارج از تعزیرات است. و فقط ممکن است شوراها در مورد صدمات بدنی و قتل غیر عمدی فقط از حیث صلح و سازش پرونده صلاحیت داشته باشند. نکته آخر آنکه شوراها به صورت مرکزی به هم متصل نمی باشند فرضاً اگر یک نفر چندین مرتبه بعلت رانندگی بدون گواهینامه به یک شورا فرستاده شود بدون آنکه حادثه ای رخ دهد نهایتاً بازداشت شده و به دادسرا فرستاده می شود اگر رانندگی بدون گواهینامه منجر به صدماتی شود کلاً از صلاحیت شوراها خارج است (ماده ۷۱۸) ولی اگر در چند جای مختلف به رانندگی بدون گواهینامه مبادرت کند و به شوراهای مختلف فرستاده شود همان مجازات رانندگی بدون گواهینامه برای بار اول را دارد.

۲-۲) صلاحیت دادگاه های عمومی در رسیدگی به تخلفات راهنمایی و رانندگی

طبق آنچه که در مورد صلاحیت شوراهای حل اختلاف گفته شد محرز و محقق است که صلاحیت دادگاه های جزایی پیرامون جرایم رانندگی به چه شکل است همان گونه که گفته شد تخلفات و جرایم رانندگی واجد دو جنبه عمومی و خصوصی است. بنابراین این جرایم با رضایت اولیاء دم یا خود مجنی علیه قابل گذشت و چشم پوشی نیست و همان گونه که در مواد ۷۱۴ به بعد ق.م.ا ذکر شده است علاوه بر پرداخت دیه در صورت مطالبه اولیاء دم جنبه خصوصی) مرتکب به حبس نیز محکوم خواهد شد (جنبه عمومی) بنابراین دادگاه ها و دادسرا در صورت قتل، صدمات بدنی و جسمی غیر عمدی مجنی علیه، مرتکب را به حبس محکوم می کنند (طبق مواد ۷۱۶ - ۷۱۵ - ۷۱۴ و ۷۱۷ ق.م.ا.ت) علاوه بر آن تصمیم گیری در مورد پرداخت دیه موضوع ماده ۷۱۴ ق.م.ا قتل غیر عمدی) و تشدید مجازات (دیه علاوه بر حبس) پیرامون موارد ماده ۷۱۸ ق.م.ا و مجازات تطمیعی محروم ماندن از ۱ تا ۵ سال حق رانندگی) و مجازات ماده ۷۱۹ در صلاحیت دادگاههای عمومی است. قابل ذکر است که این جرایم از حیث عمومی بودن در صلاحیت دادگاههای عمومی است و از حیث خصوصی بودن و پرداخت دیه موارد ماده ۷۱۴ و ۷۱۸ و ۷۱۹ در صلاحیت دادگاههای عمومی است و در صلاحیت شوراهای حل اختلاف نمی باشد. در مواد ۷۲۰) استفاده از پلاک تقلبی یا تعویض تغییر عمدی پلاک و

ماده ۷۲۱ ق.م.ا (اوراق وسیله نقلیه بدون اطلاع راهنمایی و رانندگی محل و دادن گواهینامه به شخصی که فاقد مهارت است موضوع ماده ۷۲۵ ق.م.ا) که مجازات هر سه آنها به ترتیب ۶ ماه تا ۱ سال حبس / دو ماه تا یک سال حبس / شش ماه تا یکسال حبس و انفصال از خدمات دولتی خواهد بود نیز از حیث آنکه جنبه عمومی دارد و بالای ۹۱ روز حبس است در صلاحیت دادگاههای عمومی می باشد. پس تمام جرایم ناشی از حوادث رانندگی که برای آنها حبس در نظر گرفته شده و حبس آنها بالای ۱۱ روز می باشد. در صلاحیت دادگاههای عمومی است و همان گونه که ما استدلال کردیم شوراها فقط طبق آنچه که قانون به آنان صلاحیت داده بایستی رسیدگی کنند.

نتیجه گیری و پیشنهاد

از مجموع آنچه در این پژوهش تحت عنوان مبانی فقهی و حقوقی مسئولیت کیفری ناشی از تخلفات راهنمایی و رانندگی مورد بررسی قرار گرفته پس از اتمام تحقیقات به اختصار نتایج ذیل حاصل میگردد الف: تصادم یکی از مصادیق اشتراک عوامل مختلف در ایجاد جنایت است به نحوی که دو عامل به طور متقابل و در عرض هم موجب تلف با جنایت میشوند. کیفیت مداخله این عوامل در جنایت و تلف نیز فراتر از موارد عادی اجتماع مباشرین یا اسباب یا مباشر و سبب است بلکه عوامل در تصادم به نحوی خاص هم نقش سببیت و هم نقش مباشرت ایفا میکنند به این ترتیب که هر کدام از دو طرف در خسارتی که به خود و به دیگری وارد میکنند مباشر و در عین حال در خسارتی که دیگری به او و دیگری به خودش وارد میکند سبب هستند. با این وصف دلیل نحوه استناد جنایت که در قانون مجازات اسلامی بیان شده است مشخص می شود. زیرا بر مبنای مباشرت عوامل، اگر هر دو مقصر و غیر مقصر باشند هر دو ضامن هستند و اگر یکی از عوامل مقصر باشد با توجه به اینکه در مباشرتش به دلیل علیت و در سببیتش نیز به دلیل اقوی بودن از مباشر، بجنایت به او مستند است، تنها او ضامن خواهد بود. این در صورتی است که تصادم دو طرفه باشد. بنابر این چنانچه یک فرد به مباشرت به شخصی بزند خود ضامن است خواه تقصیری کرده باشد خواه خیر.

ب: جرایم غیر عمدی ناشی از جرایم رانندگی در اصل از جمله جرایم خطای محض می باشند چرا که در آن فاعل نه قصد فعل را دارد و نه قصد نتیجه لیکن به دلیل تقصیری که از ناحیه فاعل سر میزند قانون گذار آنرا در حکم شبه عمد نامیده است. که این اصطلاح در لسان فقها دیده نمی شود. بنابر این استفاده از اصطلاح شبه عمد در مواد ۱۳۳۵۳۳۴ و ۳۳۷ ق.م.ا صحیح نمی باشد. ج: جرایم رانندگی به شکل فعل اتفاق می افتند. چرا که ترک فعل تا زمانی که منجر به یک نتیجه مجرمانه نشده است نمی تواند عنوان جرم غیر عمدی داشته باشد. و صرفاً یک تخلف قانونی است. د: در خصوص تقسیم مسئولیت قانونگذار ما تقسیم مسئولیت را به شکل مساوی پذیرفته است هرچند که این شیوه تقسیم مسئولیت مورد انتقاد گروه کثیری از حقوقدانان قرار گرفته است، چرا که قانون گذار بدون توجه به تأثیر و مداخله عوامل در تصادم

حکم به پرداخت خسارت، با دیه به طور مساوی داده است م: جرایم رانندگی طبق ماده ۳ قانون وصول برخی از درآمدهای دولت و مصرف آن در موارد معین مصوب ۱۳۷۳ قابل تبدیل به جزای نقدی هستند لیکن حکم مواد ۷۱۴ و ۷۱۸ ق.م. از این حکم استثناء است. لیکن از حیث تعلیق مجازات استثنائی وجود ندارد. .

این جرایم اصولاً در صلاحیت دادگاههای عمومی است چرا که محدوده صلاحیت شوراهای حل اختلاف از حیث حبس و جزای نقدی بسیار محدود است.

ذ: معاونت در جرایم غیر عمدی رانندگی قابل تصور نیست، چرا که در معاونت وحدت قصد بین معاون و مباشر جرم لازم و ضروری است و در این جرایم از آنجایی که غیر عمدی اند خودمباشر جرم نیز قصد فعل و نتیجه را ندارد.

فهرست منابع و ماخذ

کتاب

قرآن کریم

منابع فارسی

- ۱- آقای نیا، حسین، حقوق کیفری اختصاصی (تهران، میزان ۱۳۸۵)
- ۲- امامی، حسن، حقوق مدنی، ویرایش ۲ (تهران اسلامی ۱۳۷۰)
- ۳- اباذری فومشی، منصور، شرح قانون مجازات اسلامی (تهران، ۱۳۷۹)
- ۴- اردبیلی، محمد علی، حقوق جزای عمومی (تهران، میزان، ۱۳۸۰)
- ۵- بلغاری، محمد، مصوبه قانون ومقررات راهمایی وراوندگی (انتشارات دانش تهران ۱۳۸۲)
- ۶- پورسالویی، عطاءالله، مسئولیت جزایی و مدنی ناشی از تخلفات رانندگی (تهرا، انتشارات ورق، ۱۳۷۸ چاپ دوم ۱۳۸۵)
- ۷- پاو، ابراهیم، حقوق کیفری اختصاصی، تهران (دانشگاه تهران ۱۳۸۵)
- ۸- جعفری لنگرودی، محمد جعفر، مبسوط در ترمینولوژی حقوق (تهران، گنج دانش ۱۳۸۱)
- ۹- جعفری، محد تقی، بی چا، بی تا
- ۱۰- حسین جانی، بهمن، حقوق جزای اختصاصی (تهران، نسل نیکان ۱۳۸۲)
- ۱۱- حسنی، محمد نجیب، رابطه ی تسبیب در قوق کیفری (مشهد، دانشگاه علوم اسلامی رضوی ۱۳۹۲)
- ۱۲- رجب زاده، احمد، مفهوم گروه های مرجع (شورای انقلاب فرهنگی ۱۳۸۴)
- ۱۳- زراعت، عباس، شرح قانون مجازات اسلامی (تهران، قنوس ۱۳۸۳)
- ۱۴- شمس، عبدالله، آیین دادرسی مدنی (تهران، انتارات ادراک ۱۳۸۴)
- ۱۵- شامبیاتی، هوشنگ، حقوق کیفری اختصاصی، ج ۱ (جرائم علیه اشخاص، تهران ۱۳۷۴)

- ۱۶- صادقی ، محمد هادی ، جرائم علیه اشخاص (تهران ، میزان ۱۳۸۱)
- ۱۷- صدر زاده افشار ، محسن ، ادله اثبات دعوی در حقوق ایران (تهران ، دانشگاه تهران ۱۳۷۲)
- ۱۸- صانعی ، پرویز ، حقوق جزای عمومی (تهران ، گنج دانش ۱۳۷۲)
- ۱۹- طهرانی ، محمد علی ، فرهنگ کاتوزیان (تهران ، داگستری ۱۳۸۳)
- ۲۰- طباطبایی ، محمد حسین ، تفسیرا لمیزان ، ج ۵ (قم ، جامعه مدرسین ۱۴۱۷ ق)
- ۲۱- عمید ، حسن ، فرهنگ فارسی ، ج اول مدخل ((تصالح))
- ۲۲- عبدالرحمانی ، رضا ، جامعه شناسی ترافیک تهران (انتشارات دانشگاه علوم انتظامی
ناجا ۱۳۸۵)
- ۲۳- عمید زنجانی ، عباس علی ، موجبات ضمان (تهران ، میزان ۱۳۸۲)
- ۲۴- عبدالفتاح ، عزت ، جرم چیست و معیارهای جرم انگاری کدام است (انتشارات حقوق
دادگستری شماره ۱۴)
- ۲۵- عبدالمهی ، اسماعیل ، مبانی و مصادیق تشدید مجازات در حقوق کیفری ایران (تهران، آریان
۱۳۸۲)
- ۲۶- علی آبادی ، عبدالحسین ، حقوق جنایی (تهران ، نشر بی تا ، ۱۳۵۲)
- ۲۷- فیض ، علیرضا ، مبادی فقه و اصول ، ج ۱۱ ، قم (جامعه مدرسین ۱۴۱۶ ق.)
- ۲۸- فرجیها ، محمد ، تقریرات درس جرم شناسی ، تهران (دانشگاه تربیت مدرس ، ۱۳۸۶)
- ۲۹- قیاسی ، جلال الدین ، تسبیب در قوانین کیفری (قم ، موسسه انتشارات مدین ۱۳۷۵)
- ۳۰- قاسم زاده ، مرتضی ، مبانی مسئولیت مدنی (تهران ، دادگستر ۱۳۷۴)
- ۳۱- کاتوزیان ، ناصر ، مسولیت مدنی ناش از حوادث رانندگی (تهران ، دانشگاه تهران ۱۳۸۶)
- ۳۲- کاتوزان ، ناصر ، مسولیت مدنی و ضمان قهری (تهران ، شرکت سهامی انتشار ۱۳۸۱)
- ۳۳- کاتوزیان ، ناصر ، الزام های خارج از قرار داد (تهران ، دانشگاه تهران ۱۳۹۰)

- ۳۴- گلدوزیان ، ایرج ، حقوق جزای اختصاصی (تهران ، دانشگاه تهران ، چاپ ۱۱ ، ۱۳۹۰)
- ۳۵- گلدوزیان ، ایرج ، فحشای قانون مجازات اسلامی، (تهران ، مجد ، ۱۳۷۴)
- ۳۶- گرجی ، ابوالقاسم ، دیات (تهران ، دانشگاه تهران، ۱۳۸۰)
- ۳۷- لایقی ، ایرج ، تصادفات (تهران ، جهان جام جم ۱۳۸۴)
- ۳۸- مشیری ، مهشید ، فرهنگ فارسی ، مدخل ((تصریح))
- ۳۹- معین ، محمد ، فرهنگ فارسی ، ج اول مدخل ((تصانیف))
- ۴۰- مطهری ، مرتضی ، مقدمه ای بر جهان بینی ، ج ۸ (تهران انتشارات صدرا ، ۱۳۷۱ ش.)
- ۴۱- محقق داماد ، مصطفی ، قواعد فقه ، ج ۸ (تهران، نشر علوم اسلامی ، ۱۳۸۰ ش.)
- ۴۲- محمدی ، ابوالحسن، قواعد فقه ، چ ۵ ، (تهران نشر دادگستر ۱۳۸۵ ش.)
- ۴۳- محسنی ، مرتضی ، حقوق جزای عمومی (تهران ، گنج دانش ۱۳۷۶)
- ۴۴- نیک نژاد ، میر فاضل ، سوانح ترافیکی کشور و خسارت ناشی از آن (تهران ، پلیس راهنمایی و رانندگی نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران سال ۱۳۸۶)
- ۴۵- نیک نژاد ، میر فاضل ، سوانح ترافیکی و عوامل قهریه ار آن (تهران ، پلیس راهنمایی و رانندگی ۱۳۹۰)
- ۴۶- نظری نژاد کیانی ، محمد رضا ، قتل شبه عمد و خطای محض (تهران ، میزان ۱۳۸۱)
- ۴۷- نوری فر ، حسین ، ایمنی و ترافیک (تهران ، ورق ۱۳۸۳)
- ۴۸- ولیدی ، محمد صالح ، بایسته های حقوق جزای عمومی (تهران ، خورشید ۱۳۸۲)
- ۴۹- ولیدی ، محمد صالح ، حقوق جزای عمومی (تهران ، گنج دانش ۱۳۷۶)
- منابع عربی
- ۵۰- ابن منظور ، العلامه ابی الفضل جمال الدین محمد بن مکرم، لسان العرب ، بیروت ، دار الاحیاء العربی ۱۴۱۰ ه. ق.

- ۵۱- ایروانی ، محمد باقر ، دروس التمهیدیهد فی القواعد الفقهیه، ج ، قم ، انوار المهدی، ۱۴۱۸، ق.
- ۵۲- ادیس ، محمد ، السرائر ، ج ۲ ، قم ، دفتر انتشارات اسلامی ۱۴۱۴.ق.
- ۵۳- بلاغی ، سید عبدالحجت ، حجه التفاسیر و البلاغ الاکسیر ، بی جا ، قم انتشارات حکمت ، ۱۳۸۶ ق.
- ۵۴- تمیمی مغری ، نعمان بن محمد ، دعائم الاسلام و ذکر الحلال والحرام و لقضایا و الاحکام ، ج ۲ قم موسسه آل البيت
- ۵۵- رلف قزوینی ابی القاسم عبدالریم ، الشرح الکبیر (بیروت ، دار الکتب العلمیه ۱۴۱۷)
- ۵۶- صدوق ، محمدبن علی ، من لایحضره الفقیه ج ۲ ، قم جامعه المدرسین ۱۴۰۴
- ۵۷- طوسی ، محمدبن حسن ، المبسوط ، ج ۳ ، تهران ، المکتبه الرضویه ۱۳۸۷.ق.
- ۵۸- طبرسی ، فضل بن حسن ، الموتلفه من المختلف بین ائمه السلف (مشهد مجمع البحوث الاسلامی ۱۴۱۰ ه. ق.)
- ۵۹- الطوسی ، بی جعفر محمدبن الحسن بن علی ، الخلاف ، ج ۱ ، قم ، دفتر انتشارات اسلامی ۱۴۰۷ ق.
- ۶۰- عرسان علیان ، رشدی محمد ، دلیل العقل عند الشیععه الامامیه ، ج ۱ ، قم ، انتشارات مرتضوی ۱۴۳۵ ق.
- ۶۱- فاضل مقداد ، مقدادبن عبدالله، کنزالعرفان فی فقه القرآن ، ج ۱ ، قم انتشارات مرتضوی ۱۴۲۱ ق.
- ۶۲- مکارم ، ناصر ، الامثال فی تفسیر کتاب الله المنزل ، ج ۱ ، قم مدرسه امام علی بن ابی طالب ۱۴۲۱ ق.
- ۶۳- مظفر ، محمد رضا ، اصول الفقه ، قم ، دفتر تبلیغات اسلامی

۶۴- محقق اردبیلی ، احمد ، مجمع الفائده و البرهان فی شرح الذهان ، تحقیق علی اشتهااردی ، قم جامعه المدرسین ۱۴۱ ق.

۶۵- مکرّم ، محمد بن علی ، لسان العرب ، چ ۳ ، بیروت دارالفکر ، ۱۴۱۴ ق.

۶۶- مراغه ای ، میر عبدالفتاح ، العناوین الفقهیه ، چ ۳ قم ، جامعه مدرسین حوزه علمیه قم ۱۴۱۷ ق.

۶۷- موسوی خمینی ، روح الله ، تحریرالوسیله (انتشارات اسلامی ۱۳۶۶)

۶۸- نجفی ، محمد حسن ، جواهر الکلام ، البیروت ، دارالاحیاء التراث العربی ۱۴۱ ه. ق

۶۹- نووی ، محی الدین ، المجموع ، بی چا ، بی جا ، دارالفکر ، بی تا

۷۰- هزلی ف شیخ ابی القاسم نجم الدین محمد بن الحسن (محقق حلی) شرایع الاسلام ، بیروت ، دارالاحزاء ۱۴۰۳

مقالات

۷۱- الکل و رانندگی ، مجله حقوقی وزارت دادگستری ، مهدی ابراهیمی

۷۲- بازسازی صحنه تصادف ، ترجمه عباس زارانی ، لین بی فریک (تهران ، دانشگاه علوم انتظامی ناجا ۱۳۸۳)

۷۳- بررسی عامل موثر بر عدم رعایت قوانین مقررات راهنمایی و رانندگی در شهر تهران ، معاونت اجتماعی انتشارات اداره کل معاونت اجتماعی ناجا ، نقل از مسعود چلسی ، جامعه شناس نظم

۷۴- رابطه تراکم جمعیت با میزان وقوع جرم ، فصلنامه علمی پژوهشی رفاه اجتماعی سال ششم ، یوسف بیانلو و محمد کریم منصوریان

۷۵- مجمع جهانی راه و راهنمایی ایمنی راه ، ترجمه محمد نوری امیری و مهربان قربانی ، تهران ، انتشارات معاونت و فناوری وزارت راه و ترابری ۱۳۹۴

۷۶-میثاق عدالت ، سیدمهدی مجتبی وحجت یاری ، قانون مجازات اسلامی درنظم حقوق

کنونی بامقدمه دکتراردبیلی

ضمائم

۱- مواد قانونی که در قانون مجازات اسلامی آمده است و لازم است در این خصوص خواننده شود.

ماده ۷۱۴: هر گاه بی احتیاطی یا بی مبالاتی یا عدم رعایت نظامات دولتی یا عدم مهارت راننده اعم از وسائط نقلیه زمینی یا آبی یا هوایی یا متصدی وسیله نقلیه موتوری منتهی به قتل غیر عمدی باشد مرتکب به ۶ ماه تا ۳ سال حبس و نیز به پرداخت دیه در صورت مطالبه از ناحیه اولیای دم محکوم می شود .

ماده ۷۱۵: هرگاه یکی از جهات مذکور در ماده ۷۱۴ موجب مرض جسمی یا دماغی که غیر قابل علاج باشد و یا از بی رفتن یکی از حواس و یا از کار افتادن عضوی از اعضاء بدن که یکی از وظایف ضروری زندگی انسان را انجام می دهد یا تغییر شکل دائمی عضو یا صورت شخص یا سقط جنین شود مرتکب به حبس از ۲ ماه تا ۱ سال و به پرداخت دیه در صورت مطالبه از ناحیه مصدوم محکوم می شود .

ماده ۷۱۶: هر گاه یکی از جهات مذکور در ماده ۷۱۴ موجب صدمه بدنی شود که باعث نقصان یا ضعف دائم یکی از اعضای بدن شود یا باعث از بین رفتن قسمتی از عضو مصدوم گردد بدون آن که عضو از کار بیفتد یا باعث وضع حمل زن قبل از موعد طبیعی شود مرتکب به حبس از ۲ ماه تا ۶ ماه و پرداخت دیه در صورت مطالبه از ناحیه مصدوم محکوم خواهد شد .

ماده ۷۱۷: هرگاه یکی از جهات مذکور در ماده ۷۱۴ موجب صدمه بدنی شود مرتکب به حبس از ۱ تا ۵ ماه پرداخت دیه در صورت مطالبه از ناحیه مصدوم محکوم میشود.

ماده ۷۱۸: در مورد موارد فوق هرگاه راننده یا متصدی وسایل موتوری در موقع وقوع جرم مست بوده یا پروانه نداشته باشد یا زیاده از سرعت مقرر حرکت میکرده است یا آن که دستگاه موتوری رباوجود نقص عیب مکانیکی موثر در تصادف به کار انداخته یادر محل هایی که برای عبور پیاده روعلامت مخصوص گذارده شده است ، مراعات لازم ننماید و یا از محل هایی که عبورازان ممنوع گردیده ست رانندگی نموده به بیش ازدوسوم حداکثر مجازات مذکور در

مورد فوق محکوم خواهد شد دادگاه میتواند علاوه بر مجازات فوق مرتکب را برای مدت یک تا پنج سال از حق رانندگی یا تصدی وسایل موتوری محروم نماید .

تبصره : اعمال مجازات موضوع ما ۷۱۴ و ۷۱۸ این قانون از شمول بند (۱) ماده (۳) قانون صول برخی از درآمدهای دولت و مصرف آن در موارد معین مصوب ۱۳۷۳/۱۲/۲۸ مجلس شورای اسلامی مستثنی می باشد.

ماده ۷۱۹: هر گاه مصدوم احتیاج به کمک فوری داشته باشد و راننده با وجود امکان رساندن مصدوم به مراکز درمانی و یا استمداد از مامورین انتظامی از این کار خودداری کند و یا به منظور فرار از تعقیب محل حادثه را ترک و مصدوم را رها کند حسب مورد به بیش از دو سوم حداکثر مجازات مذکور در مواد ۷۱۴ و ۷۱۵ و ۷۱۶ محکوم خواهد شد دادگاه نمی تواند در مورد این ماده اعمال کیفیت مخففه نماید .

تبصره ۱: راننده در صورتی میتواند برای انجام تکالیف مذکور در این ماده وسیله نقلیه را از صحنه حادثه حرکت دهد که برای کمک رسانیدن به مصدوم توسط به طریق دیگر ممکن نباشد .

تبصره ۲: در تمام موارد مذکور هر گاه راننده مصدوم را به نقاطی برای معالجه و استراحت برساند و یا مامورین مربوطه را از واقعه آگاه کند و یا به هر نحوی موجبات معالجه و استراحت و تخفیف آلام مصدوم را فراهم کند دادگاه مقررات تخفیف را درباره او رعایت خواهد نمود.

ماده ۷۲۰: هر کس در ارقام یا مشخصات پلاک وسایل نقلیه موتوری زمینی آبی یا کشاورزی تغییر دهد و یا پلاک وسیله نقلیه موتوری دیگری را به آن الصاق نماید یا برای آن پلاک تقلبی به کار برد یا چنین وسایلی را با علم به تغییر و یا تعویض پلاک تقلبی مورد استفاده قرار دهد همچنین هر کس به نحوی از انحاء در شماره شاسی موتور یا پلاک وسیله نقلیه موتوری و یا پلاک موتور و شاسی که از طرف کارخانه سازنده حک یا نصب شده بدون تحصیل مجوز از راهنمایی رانندگی تغییر دهد آن را از صورت اصلی کارخانه خارج کند به حبس از ۶ م تا ۱ سال محکوم خواهد شد .

ماده ۷۲۱: هر کس بخواهد وسایل نقلیه موتوری را اوراق کند مکلف است مراتب را با تعیین محل توقف وسیله نقلیه به راهنمایی و رانندگی محل اطلاع دهد، راهنمایی و رانندگی محل باید ظرف مدت یک هفته اجازه اوراق کردن وسیله نقلیه را بدهد و اگر به دلایلی با اوراق کردن موافقت ندارد تصمیم قطعی خود را از طرف همان مدت با ذکر دلیل به متقاضی ابلاغ نماید و هر گاه راهنمایی و رانندگی هیچ گونه اقدامی در آن مدت نکرد اوراق کردن وسیله نقلیه پس از انقضای مدت مجاز است از این ماده برای اوراق کننده موجب محکومیت از ۲ ماه تا ۱ سال حبس خواهد بود.

ماده ۷۲۲: چنانچه وسیله نقلیه موتوری یا پلاک آن سرقت یا مفقود شود، شخص که وسیله در اختیار و تصرف او بوده است اعم از این که مالک بوده یا نبوده پس از اطلاع مکلف است بلافاصله مراتب را به نزدیکترین مرکز نیروی انتظامی اعلام نماید متخلف از این ماده به جزا نقدی از ۵۰۰ هزار تومان تا یک میلیون و مان محکوم خواهد شد.

ماده ۷۲۳: هر کس بدون گواهینامه رسمی اقدام به رانندگی یا تصدی وسایل موتوری که مستلزم داشتن گواهینامه مخصوص است، بنماید و هم چنین هر کس به موجب حکم دادگاه از رانندگی وسایل نقلیه موتوری ممنوع باشد به رانندگی وسایل مذکور مبادرت ورزد برای بار اول به حبس تعذیری تا دو ماه یا جزای نقدی تا یک میلیون ریال و یا به هر دو مجازات در صورت ارتکاب مجدو به دو ماه تا ۶ ماه حبس محکوم خواهد شد.

ماده ۷۲۴: هر راننده وسیله نقلیه ای که در دستگاه ثبت سرعت وسیله نقلیه عمداً تغییری نمی دهد که دستگاه سرعتی کمتر از سرعت واقعی نشان می دهد و یا با علم به این که چنین تغییری در دستگاه مذکور داده شده با آن وسیله نقلیه رانندگی کند برای بار اول به حبس از ده روز تا دو ماه و یا جزای نقدی از پنجاه سال انفصال از خدمات دولتی محکوم خواهد شد و پروانه صادره نیز ابطال می گردد.

ماده ۷۲۵: هر یک از ماورین دولت که متصدی تشخیص مهارت و دادن گواهینامه رانندگی هستند اگر به کسی که واجد شرایط رانندگی نبود پروانه به هنر به حبس تعذیری از ۶ ماه تا

یک سال و به پنج سال انفصال از خدمات دولتی محکوم خواهد شد و پروانه نیز ابطال می گردد ماده ۷۲۶ و ۷۲۷ و ۷۲۸: طبق قانون مجازات اسلامی مصوب ۱۳۹۲/۲/۱ نسخ شده است .

۲-یکی از حقوقدان طرحی را در یازده ماده در خصوص جمع مواد قانون مسئولیت مدنی و قانون بیمه اجباری و ماده ۳۳۶ ق.م.ا ارائه داده اند که مفید است :

ماده ۱: دارنده اتومبیل مسئول جبران زیانهای است که از تصرف یا نگاهداری آن در حوادث گوناگون به دیگران میرسد .مشروط به این که وسیله نقلیه یا محمول آن سبب حادثه باشد. این سئولیت به منظور حمایت از زیان دیده ایجاد و تنها از طرف ا و قابل استناد است .

ماده ۲:مئسولیت دارنده اتومبیل مانع از مئسولیت شخص که ر نتیجه تقصیر خود باعث اضرار به دیگران شده است و زیان دیده میتواند به دارنده و مقصر برای جبران تمام یا بخشی از خسارت رجوع کند.

ماده ۳:استفاده رایگان از وسائط نقلیه ، مسئولیت دارنده را در برابرمتنفع از بین نمیبرد پس هرگاه دارنده اتومبیلی به دلیل دوستی یا نزاکت ، مسافری را برای رساند به مقصد به طور مجانی سوار کند مسئول خسارتی است که به او وارد شده است.

ماده ۴:-مالک وسیله نقلیه دارنده آن است مگر این که حق اداره و تصرف در آن به دیگری واگذار شده باشد یا ثابت شود که در اثر غضب این حق ، امکان اعمال آن از مالک سلب شده است .

ماده ۵:هرگاه ثابت شود که علت منحصر حادثه ای قوه قاهره بوده است ، دارنده اتومبیل که به گونه ای در آن دخالت داشته است مسئول زیانهای ناشی از حادثه نیست ولی هرگاه این قوه جزئی از سبب حادثه باشد و در دیه عرف بتوان وسیله نقلیه را یکی از اسباب تحقق ان شمرد ، دارنده مسئول است و دخالت قوه قاهره از مئسولیت اونمیکاهد.

ماده ۶:عاملی قوه قاهره محسوب میشود که خارجی نسب به دارنده وسیله نقلیه و احتراز ناپذیر و غیر قابل پیش بینی باشد ، خواه مربوط به قوای طبیعی باشد و یا حوادث اجتماعی و افعال دیگران.

ماده ۷: در صورتی که خسارتی در نتیجه تصادم یا دخالت چند اتومبیل به دیگران وارد شود دارندگان آن در برابر زیان دیده مسئولیت تضامنی دارند مگر اینکه ثابت شود که حادثه را یکی از آنها به وجود آورده است نقش آن اتومبیل در برابر دیگران در حکم قوه قاهره بوده است .

ماده ۸: هرگاه در تصادم اتومبیلی با اموال دیگران علت منحصر حادث ، تقصیر زیان دیده باشد یعنی ثابت شود که پیش بینی و احتراز از آن ممکن نبوده است دارنده وسیله نقلیه مسئولیتی ندارد ، همچنین است در موردی که زیان دیده ، حادثه را عمدا ایجاد کرده باشد .

ماده ۹: هرگاه در این تصادم ، تقصیر زیان دیده یکی از اسباب ورود ضرر باشد و ثابت نشود که برای دارنده احتراز ناپذیر و غیر قابل پیشبینی بوده است حادثه دومیستول دارد و هر کدام نیمی از خسارت را میپردازد.

ماده ۱۰: اگر در نتیجه تصادمهای یاد شده به دارنده تومبیل نیز خسارتی وارد شده باشد مقصر ، مسئول آن است که مسئولیت دارنده و مقصر تا اندازه ای که باهم معامله میکنند تهاتر ساقط میشود.

ماده ۱۱: در صورت تصادم دو وسیله نقلیه موتوری زمینی ، دارنده هر وسیله مسئول جبران نیمی از خسارت است که به دیگران رسانده است مگر این که ثابت شود علت منحصر حادثه را یکی از دو وسیله به وجود آورده است و برای دیگری پیش بینی و احتراز از آن ممکن نبوده است.

اختصارات

| | |
|------------|---------------------------------------|
| ق.م.ا. | قانون مجازات اسلامی |
| ق.م.ع. | قانون مجازات عمومی |
| ق.م.ا.ت. | قانون مجازات اسلامی تعزیزات |
| ق.م. | قانون مدنی |
| ق.م.م. | قانون مسئولیت مدنی |
| ق.ا.د.م. | قانون آیین دادرسی مدنی |
| ا.د.د.ع.ا. | آیین دادرسی دادگاه های عمومی و انقلاب |
| ق.ب.ا. | قانون بیمه اجباری |
| م. | ماده |
| ا.ح.ق.ق. | اداره حقوقی قوه قضاییه |

Abstract:

Investigations show that traffic violations are the most important cause of accidents that lead to criminal liability. However, in most cases there are at least one traffic accident. The most important cause of the prevalence of driving offenses in Iran are penalties that are limited to fines and are not commensurate with the severity of the offenses and are necessary for a variety of reasons, including inequality and inadequacy and lack of ineffective and deterrent criminal value. Accident-related blood money sometimes equals the price of a small part of a luxury car. This price for a car owner cannot be a deterrent, and law enforcement interventions in criminal offenses are fully reactive and result in crime. That is, and the mesh has not been killed or injured as long as the traffic offenses leading to the accident Moles are not subject to criminal penalties and, ultimately, because of the proliferation of human societies and the ever-expanding development and application of software, non-compliance with regulations and improper use of these devices have caused accidents involving driving violations. In this study, we have tried to investigate and identify criminal and jurisprudential issues based on book sources, tradition, rational reasoning and jurisprudential rules regarding accidents caused by driving violations. The Shari'a and Islamic jurisprudence pay attention to these incidents in terms of duty and status and as a result Criminal vanity complies with the jurisprudential rules regarding traffic accidents.

Keywords: Crash - Accident - Delinquency - Criminal Responsibility - Driving Offenses



**Islamic Azad university
Central Tehran Branch
Faculty of Literature and Humanities –
Department of Theology
thesis (M.A)**

On: contemporary jurisprudence and Islamic penal law

**Subject:
Legal and Jurisprudence Principles of Criminal Liability for Traffic
Offenses**

**Advisor :
Dr. Ahmad Reza Khazaei**

**By:
Masoomeh Beh bou pour**

Summer 2019