

اللَّهُمَّ صَلِّ عَلَى مُحَمَّدٍ وَعَلَى آلِ مُحَمَّدٍ

**مسائل حقوقی و موادی از
قانون مجازات اسلامی
مصوب (۱۳۹۲)**

مرتبط با کارشناسی تصادفات

(راهنمای حقوقی و عملی برای کارشناسان تصادفات)

تهیه و تنظیم: محمد ترحمی

تقديم به روح پاک و ملکوتی دوست و هم‌دوره
عزیزم شهید سروان الیاس صداقت.

«وَإِذَا حَكَمْتُمْ بَيْنَ النَّاسِ أَنْ تَحْكُمُوا بِالْعَدْلِ»

«و وقتی بین مردم حکم می کنید به عدالت قضاوت کنید»

(سوره نساء، آیه ۵۸)

عنوان قراردادی: ایران، قوانین و احکام
 عنوان و نام پدیدآور: مسائل حقوقی و موادی از قانون مجازات اسلامی مصوب (۱۳۹۲) مرتبط با کارشناسی
 تصادفات/تدوین و گردآوری: [به سفارش] دفتر تحقیقات کاربردی پلیس راهنمایی و رانندگی ناجا.
 مشخصات نشر: تهران: شرکت چاپ و انتشارات رافردا، انتشارات ناجی نشر، ۱۳۹۴.
 مشخصات ظاهری: ۹۶ ص.
 شابک: ۹۷۸-۶۰۰-۶۴۸۶-۱۹-۲
 وضعیت فهرست نویسی: فیبا
 موضوع: گواهی و گواهان کارشناس-ایران
 موضوع: جرایم ترافیک
 موضوع: رانندگی-ایران-آیین نامه‌ها
 موضوع: رانندگی-ایران-حوادث
 موضوع: جرایم ترافیک-ایران
 موضوع: رانندگی-قوانین و مقررات-ایران
 شناسه افزوده: ترجمی، محمد، ۱۳۵۷.
 شناسه افزوده: نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران، پلیس راهنمایی و رانندگی، دفتر تحقیقات کاربردی
 رده‌بندی گنجره: ۱۳۹۲/ک۲ ۱۶۷۲/ک۲ KMH
 رده‌بندی دیویی: ۳۴۷/۵۵۰۶۷
 شماره کتابشناسی ملی: ۳۲۹۳۳۰۸



مسائل حقوقی و موادی از قانون مجازات اسلامی مصوب (۱۳۹۲) مرتبط با

کارشناسی تصادفات

تدوین و گردآوری: محمد ترجمی

ناظران فنی: دکتر امیر جعفرپور، دکتر سیدسعیدکشفی، اصغر محبی، عین‌اله جهانی

ویراستار ادبی: مرکز تحقیقات کاربردی پلیس راهور ناجا

طراح جلد و صفحه‌آرا: احسان احسانیان

ناشر: مرکز تحقیقات کاربردی پلیس راهور ناجا

چاپ اول: بهار ۱۳۹۴

قیمت: ۷۰۰۰ تومان

شمارگان: ۵۰۰ نسخه

شابک: ۹۷۸-۶۰۰-۶۴۸۶-۱۹-۲

این کتاب دارای مجوز شماره ۱۴/۹۴/۹۴۲۳۹۱ از پژوهشگاه علوم انتظامی و مطالعات

اجتماعی ناجا می‌باشد.

نشانی: شهرک آزمایش-پلیس راهنمایی و رانندگی ناجا-مرکز تحقیقات کاربردی

کلیه حقوق این اثر به پلیس راهنمایی و رانندگی ناجا تعلق دارد

فهرست مطالب

۱۱	مقدمه ناشر
۱۲	مقدمه مؤلف

فصل اول: کارشناسی تصادفات

۱۶	۱. وجاهت نظر کارشناس تصادفات
۱۷	۲. ضرورت پرداختن به موضوع
۱۸	۳. کارشناسی
۱۹	۴. ماهیت نظر کارشناس
۲۲	۵. نظریه فقها در مورد ماهیت امر کارشناسی
۲۳	۶. شرایط کارشناس
۲۵	۷. جهات رد کارشناسی
۲۷	۸. تعهدات کارشناس
۳۰	۹. مسئولیت کارشناسی تصادفات
۳۳	۱۰. حقوق کارشناس
۳۵	۱۱. نظریه کارشناس تصادفات در ق م ا مصوب ۱۳۹۲
	۱۲. رجوع به کارشناس وفق قانون آئین دادرسی دادگاه‌های عمومی و انقلاب در امور مدنی مصوب سال ۱۳۷۹
۳۷	

فصل دوم: تقصیر در تصادفات

۱. تقصیر ۴۶
۲. مسئولیت کیفری در تصادفات ۴۸
۳. مسئولیت اشخاص حقوقی به مسئولیت کیفری در تصادفات ۵۳
۴. بررسی تقصیر در واقعه حقوقی تصادف ۵۶
۵. مسئولیت در تصادفات ۵۸
۶. مسئولیت مبادی راه اشعار شده در سایر قوانین و مقررات ۶۱

فصل سوم: مسئولیت در امل در اثر وقوع تصادفات

۱. بیان نقش مرتکب ۶۵
۲. مباشرت یا تسبیب در تصادفات ۶۵
۳. عوامل رافع مسئولیت کیفری ۶۹
۴. تخصیص سهم تقصیر ۷۴
۵. موارد متفرقه ۷۷

فصل چهارم: سایر مقررات تصادفات

۱. تعزیرات و مجازات‌های بازدارنده ۸۳
۲. تصادف با حیوانات ۸۵

۳. تصادفات خسارتی و مسئولیت مدنی ناشی از آن ۸۷

۴. جرایم عمدی و غیرعمدی ناشی از تخلفات گزارش -

نویسی ۹۱

مقدمه ناشر

با عنایت به اینکه قانون جدید مجازات اسلامی وفق اصل ۸۵ قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران تصویب و در تاریخ ۱۳۹۲/۲/۱۱ به تأیید شورای نگهبان رسیده و در تاریخ ۱۳۹۲/۳/۴ به دستور ریاست محترم جمهور برای اجرا به وزارت دادگستری اعلام شد. لذا در حال حاضر قانون مجازات اسلامی جدید که ملاک حقوقی در بررسی تصادفات باتوجه به موضوعیت کیفری تصادفات جرحی و فوتی است، شاخص اجرا بوده و با توجه به تغییرات انجام شده فرایند بررسی حقوقی به تصادفات نیز نگاه جدیدی لحاظ شده است که با استناد به مواد قانون مجازات اسلامی مصوب ۱۳۹۲ و قانون مصوب ۱۳۷۰ تفاوت در مسائل حقوقی مورد تشریح قرار می‌گیرد. در تدوین این کتاب از نظرات فنی کارگروه قوانین و مقررات جامعه اندیشمندان ترافیک کشور به ریاست جناب آقای دکتر جعفرپور، دکترسید سعیدکشفی، جناب سرهنگ جهانی و همچنین جناب سرهنگ بازنشسته اصغر محبی ریاست محترم اداره حقوقی پلیس راهور استفاده گردیده است، که بدین وسیله از زحمات این عزیزان تقدیر و تشکر می‌گردد.

مرکز تحقیقات کاربردی

پلیس راهنمایی و رانندگی ناجا

مقدمه مؤلف

رسیدگی به تصادفات به عنوان علمی بین رشته‌ای محسوب می‌شود، بسیاری از علوم شامل علوم طبیعی، فنی و انسانی نقش قابل ملاحظه‌ای در روند علت‌یابی یک سانحه خودرویی دارند. بنابراین کارشناس تصادفات باید فردی مجرب و آشنا با علوم مختلف بوده تا در تعیین علت تصادف از اندوخته‌های علمی خود بهره‌برده و بتواند موارد را در احصای علل فنی و نقض موارد ایمنی در شناسایی تقصیر مورد استفاده قرار دهد. بدیهی است بخش زیادی از عملکرد کارشناس به اطلاعات حقوقی وی از تصادفات برمی‌گردد که لازم است همکاران گرامی با مطالعه موارد مرتبط نسبت به ارتقای دانستنی‌های حقوقی (سواد حقوقی) خود کوشا باشند. این کتابچه با هدف اعلام مواد قانون جدید مجازات اسلامی (مصوب ۱۳۹۲) دارای ارتباط با مسائل حقوقی تصادفات تدوین شده و با تلفیق و تطبیق سایر قوانین از جمله قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۸۹، قانون رسیدگی فوری به خسارات ناشی از

تصادف رانندگی مصوب ۱۳۴۵/۰۹/۱۳، قانون استفاده از نظر افسران راهنمایی و رانندگی در تصادفات وسیله نقلیه مصوب ۱۳۶۴/۰۹/۰۷، آئین دادرسی دادگاه‌های عمومی و انقلاب در امور مدنی، قانون مسئولیت مدنی، قانون مدنی ایران و قانون مجازات جرایم نیروهای مسلح مصوب ۱۳۸۲ س‌عی شده به عنوان يك منبع قابل استناد در دسترس کارشناسان و همکاران قرار گیرد. در این راستا از امعان نظر سردار سرتیپ دوم پاسدار موسی امیری جانشین محترم پلیس راهور ناجا و جناب سرهنگ شهریار بهزاد بصیرت رئیس محترم مرکز تحقیقات کاربردی پلیس راهور ناجا در انتشار این مجموعه تقدیر و تشکر می‌شود. با اطمینان اشکالاتی در تهیه و تدوین توسط شما خوانندگان گرامی مورد مشاهده قرار خواهد گرفت که پیشنهادهای ارائه شده برای ایجاد يك ساختار حقوقی مبتنی بر پیشگیری از تصادفات و اصلاح این کتاب، مورد بهره‌گیری قرار می‌گیرد.

فصل اول

کارشناسی تصادفات



۱. وجاهت نظر کارشناس تصادفات

رسیدگی به تصادفات امری بسیار حساس بوده و با توجه به بین رشته‌ای بودن علوم ترافیکی، تصادف نیز حاصل عملکرد نادرست عوامل مختلف در شبکه حمل و نقل ترافیک همچون انسان، راه، وسیله نقلیه و شرایط جوی و محیطی محسوب می‌شود. بر این اساس کارشناسی تصادفات امری است که مستلزم تخصص فنی در ابعاد مختلف اثر گذار در وقوع تصادفات رانندگی است. در این خصوص کارشناس باید به حدود وظایف و مسئولیت‌های خود در تبیین نظریه آشنا باشد تا بتواند در روند رسیدگی و احقاق حقوق طرفین تصادف عملکردی مناسبی را داشته و آسیب‌هایی را که بر اثر جهل به حدود وظایف حاصل می‌شود را به حداقل برساند. در این نوشتار ضمن بیان ماهیت کارشناسی، مهم‌ترین آسیب‌ها بر اساس یافته‌ها، لزوم ایجاد ساز و کار شوراهای عالی تصادفات با رسیدگی ماهوی به پرونده‌های اظهار نظر کارشناسان و متعاقب آن آموزش و سازماندهی کارشناسان طرح شده است.

ماده ۱۷ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۸۹ نظر اولیه افسران کارشناس تصادفات راهنمایی و رانندگی را در حکم نظر کارشناسان رسمی تلقی کرده و

ماده ۲۱۱ قانون مجازات اسلامی مصوب سال ۱۳۹۲ نظریه کارشناسی را به عنوان ادله‌ای علم‌آور برای قاضی اشعار داشته است. لذا وجاهت ورود کارشناس تصادفات در اعلام نظریه کارشناسی و حدود وظیفه وی در تعیین تقصیر، موضوعی است که دامنه تردید درباره صلاحیت‌های کارشناس را افزایش داده است. بنابراین شناخت مسئولیت‌های کارشناس، نقش وی در اثبات ادله دعوا و چگونگی بهره‌گیری از سایر منابع و دلایل در رسیدگی قضایی و نحوه برخورد کارشناسان تصادفات در رسیدگی به صحنه تصادف از جمله مواردی است که نقش کلیدی در ایفای مسئولیت برعهده کارشناس می‌باشد. در این کتاب سعی شده است ابعاد مختلف و الزامات کارشناسی از منظر حقوق کیفری و مدنی ایران و قوانین مرتبط، احصا و مورد بررسی قرار گیرد.

۲. ضرورت پرداختن به موضوع

در صورتی نظریه کارشناس تصادفات برای مقام قضایی علم‌آور خواهد بود که کارشناس تصادفات نسبت به مسائل حقوقی شغل خود واقف بوده و از نقش خود در فرآیند دادرسی مطلع باشد. به همین استناد کاردانی و اطلاع مسئول رسیدگی به تصادفات از اهمیت گزارش‌های تنظیمی توسط

وی، احقاق حقوق حقه افراد را باعث می‌شود و در استفاده از دلایل و مستندات که توسط کارشناس در صحنه رسیدگی به تصادفات جمع‌آوری می‌شود مؤثر خواهد بود.

۳. کارشناسی

کارشناسی در لغت به معنای اطلاع و دانستن امری است و کارشناس به کسی گفته می‌شود که دانای کار، شناسنده امور، خبره و متخصص است (معین، ۱۳۷۱، ج ۳، ص ۲۸۰۹).

از نظر حقوقی کارشناسی به معنای مشاوره تخصصی است که قاضی برای آگاهی علمی و فنی نسبت به مسئله‌ای که نزد او مطرح است از آن بهره می‌گیرد. کارشناسی را می‌توان نوعی معاینه فنی و اظهار نظر علمی دانست که قاضی نسبت به آن تخصصی ندارد و توسط اشخاص خاص صورت می‌گیرد. البته رجوع به کارشناسی در قرآن نیز مورد تأکید قرار گرفته است آنجا که در آیه ۵۹ سوره مبارکه فرقان خداوند می‌فرماید: «فستل بهی خبیرا» «از او بخواه که از همه چیز آگاه است».

نظریه کارشناس معمولاً در موضوعاتی جلب می‌شود که نیاز به اثبات دارد و با توجه به فنی و علمی بودن رسیدگی

به تصادفات در دادرسی قضایی دعاوی ناشی از تصادفات، جلب نظر کارشناس در روند رسیدگی ضروری است. به طوری که سیر مراحل بررسی قضایی منوط به اعلام نظریه کارشناس تصادفات می شود و تقصیر بر اساس اعلام نظر کارشناس تخصیص یافته و در نهایت حکم قضایی نیز بر این اساس صادر می شود.

۴. ماهیت نظر کارشناس

در مورد ماهیت نظر کارشناس اختلاف نظر وجود دارد. عده ای کارشناسی را دلیل اثبات دعوا فرض می کنند و استدلال آنها این است که کشف وقایع مجهول از طریق وقایع معلوم هدف کارشناس می باشد. عده ای دیگر کارشناسی را وسیله ای برای ارزیابی ادله دانسته و دلیل آن را درصد بودن کارشناس برای اثبات واقعه یا نفی آن می دانند. گروه دیگر کارشناسی را کمک و مساعدت به قاضی برای تحصیل قناعت وجدان نسبت به دعوی که نزد او مطرح است و نیاز به تکمیل اطلاعات فنی دارد دانسته اند. گروه دیگر کارشناسی را نوعی شهادت فنی می دانند. افرادی نیز کارشناسی را مشاوره فنی، نوعی معاینه محل و تعدادی نیز آن را نوعی داوری می دانند (زراعت، ۱۳۸۸، ص ۳۶۰).

در زیر با بیان اینکه نظر اول در رابطه با این مطلب که کارشناسی در نوع خود یکی از ادله اثبات دعوا و علم‌آور برای قاضی در رسیدگی قضایی است، مورد قبول حقوق ایران می باشد. در ادامه به برخی از نظرات کارشناسی به شرح زیر اشاره می شود:

الف) کارشناسی با معاینه محل تفاوت دارد؛ زیرا معاینه محل توسط قاضی یا ضابطان در موارد ارجاع به آنها و در موارد ساده صورت می گیرد و احراز آن نیاز به تخصص خاصی ندارد؛ اما چنانچه در معاینه محل به شناخت تخصصی و فنی نیاز باشد از نظریه کارشناسی بهره گرفته می شود. در معاینه محل، مشاهدات صورت مجلس می شود در حالی که نظریه کارشناسی باید همراه با استدلال و نتیجه گیری باشد.

ب) رسیدگی کارشناسی با داوری نیز تفاوت دارد؛ زیرا داور در پی فصل خصومت و پایان دادن به نزاع است، اما کارشناس تنها نظریه فنی خود را درباره موضوع دعوا بیان می کند که ممکن است مورد قبول یارد قاضی قرار گیرد. حال آنکه قاضی باید رأی داور را بپذیرد. داور از سوی اصحاب دعوا انتخاب می شود، اما کارشناس را معمولاً اصحاب دعوا انتخاب نمی کنند. کارشناس باید سوگند یاد کند اما داور

چنین الزامی ندارد؛ زیرا مورد اعتماد طرفین دعواست.

ج) رسیدگی کارشناس با شهادت تفاوت دارد: گروهی کارشناسی را نوعی شهادت فنی دانسته‌اند اما شهادت و کارشناسی دو وسیله‌ای هستند که قاضی آنها را برای احراز حقیقت مورد استفاده قرار می‌دهد. میان این دو وسیله شباهت‌ها و تفاوت‌هایی وجود دارد که موجب اختلاف نظریه‌هایی در مورد وحدت و تغایر آنها شده است. در شباهت این دو، شهادت و کارشناسی خبردادن از امری است. شاهد و کارشناسی همچون سایر افرادی که مرتکب عمل ارادی می‌شوند باید دارای اهلیت و اراده کامل باشند و از نظر قدرت تحمل موضوع و حفظ آن در حد کمال و سلامت باشند و برای صحت اظهارات خویش سوگند یاد کنند. تفاوت این دو مقوله در این است که کارشناس علاوه بر اهلیت عام باید دارای اهلیت خاص نیز باشد، زیرا کارشناس فقط بیان واقعه نمی‌کند، بلکه نظریه تخصصی می‌دهد. کارشناس از سوی قاضی قابل تغییر است اما قاضی نمی‌تواند شاهد را تغییر دهد. شاهد تکلیفی برای ادای شهادت ندارد اما کارشناس مؤظف است بر اساس مهلت ارائه شده نظریه خود را اعلام کند. در آخر شاهد یک دلیل مستقل است اما نظریه کارشناسی دلیل موجود را توجیه یا ارزیابی می‌کند.

۵. نظریه فقها در مورد ماهیت امر کارشناسی

فقها در مورد ماهیت نظریه کارشناسی اختلاف نظر دارند. گروهی آن را با شهادت متمایز کرده‌اند (موسوی اردبیلی، ۱۴۰۸، ص ۴۲۵) و گروهی آن را از نوع شهادت می‌دانند (گلپایگانی، ۱۳۶۴، ج ۳، ص ۱۵۷) و گروهی نیز ضمن اعتقاد به تفکیک میان آن دو، در اهل خبره نیز مانند شاهدان، تعدد و عدالت را معتبر دانسته‌اند (نجفی، ۱۳۶۷، ج ۴۳، ص ۲۲).

شهید ثانی در کتاب ارزشمند شرح لمعه در باره نحوه اثبات عیوبی که موجب حق صحیح نکاح هستند، عبارت‌هایی را به کار می‌برد که وحدت ماهیت نظر کارشناسی و شهادت را بیان می‌کند که وفق نظر ایشان کارشناس همان شاهد است که علاوه بر شرایط عمومی شهادت باید خبره هم باشد (زراعت، ۱۳۸۸، ص ۳۶۴). همان‌گونه که بیان شد شباهت و تفاوت‌هایی میان کارشناسی و شهادت مطرح شد که قول فقهای شیعه نیز در این مورد به نظر شهید ثانی نزدیک است. لذا در صورتی که کارشناس را با شاهد دارای شباهت در خصوصیات فرض کنیم.

۶. شرایط کارشناس

الف) شرایطی که اعلام می‌شود وفق ماده ۱۵۵ قانون آئین دادرسی کیفری قدیم برای شاهد در نظر گرفته شده است که با توجه به شباهت‌های کارشناسی با شهادت همین شرایط برای کارشناسی نیز صدق کرده به شرط اینکه اضافه بر آن کارشناس باید تجربه و متخصص در امور کاری خویش نیز باشد.

۱. بلوغ؛
۲. عقل؛
۳. ایمان؛
۴. طهارت مولد؛
۵. عدالت؛
۶. عدم وجود انتفاع شخصی یا رفع ضرر از وی؛
۷. عدم وجود دشمنی دنیوی؛
۸. عدم اشتغال به تکدی‌گری و ولگردی (یا عدم اشتغال به فساد).

ب) ماده ۲۵۸ ق.آ.د.م دو شرط را برای کارشناسی
پیش‌بینی کرده است:

۱. مورد وثوق باشد؛
۲. ازین کسانی باشد که در رشته مربوطه صلاحیت داشته باشد.

ج) ماده ۱۵ قانون کارشناسان رسمی دادگستری
شرایطی را برای کارشناسی مطرح می‌کند. متقاضیان اخذ
پروانه کارشناس رسمی علاوه بر مورد وثوق بودن باید دارای
شرایط زیر باشند:

۱. متدین به دین اسلام یا یکی از اقلیت‌های دینی
شناخته شده در قانون اساسی جمهوری اسلامی
ایران و وفادار به نظام جمهوری اسلامی ایران باشند؛
۲. داشتن تابعیت ایرانی؛
۳. نداشتن پیشینه کیفری مؤثر؛
۴. عدم اعتیاد به مواد مخدر؛
۵. نداشتن وابستگی و سابقه عضویت و هواداری در
گروه‌های غیرقانونی یا مخالف اسلام.

۷. جهات رد کارشناسی

تبصره دوم ماده ۱۸ قانون کارشناسان رسمی دادگستری در مورد احکام مربوط به جهات رد کارشناسی چنین آورده است: «کارشناسان رسمی مکلفند در امور ارجاعی در صورت وجود جهات رد موضوع را به طور کتبی اعلام و از مبادرت به کارشناسی امتناع نمایند، در غیر این صورت متخلف محسوب و به مجازات انتظامی موضوع این قانون محکوم می‌شود. جهات رد کارشناس رسمی همان جهات رد دادرسی مندرج در قانون آئین دادرسی مدنی می‌باشد. ماده ۹۱ قانون آئین دادرسی مدنی جهات رد دادرسی را بیان کرده است.»

دادرسی در موارد زیر باید از رسیدگی امتناع کرده و طرفین دعوا نیز می‌توانند او را رد کنند:

- الف) قرابت نسبی یا سببی تا درجه سوم از هر طبقه بین دادرسی با یکی از اصحاب دعوا وجود داشته باشد؛
- ب) دادرسی، قیم یا مخدوم یکی از طرفین دعوا باشد یا یکی از طرفین، مباشر یا متکفل امور دادرسی یا همسر او باشد؛
- ج) دادرسی، همسر یا فرزند او، وارث یکی از اصحاب دعوا باشد؛

د) دادرس سابقاً در موضوع دعوی اقامه شده به عنوان دادرس، داور، کارشناس یا گواه اظهار نظر کرده باشد؛

ه) بین دادرس و یکی از طرفین و یا همسر یا فرزند او دعوی حقوقی یا جزایی مطرح باشد و یا در سابق مطرح بوده و از تاریخ صدور حکم قطعی دوسال نگذشته باشد و یا دادرس یا همسر یا فرزند او دارای نفع شخصی در موضوع مطرح باشند. کارشناسان باید مد نظر قرار دهند که در صورتی که مشمول هریک از موارد رد (از موارد رد دادرس) شدند این حق برای آنها وجود دارد که موارد را به طور کتبی اعلام کرده و از اظهار نظر کارشناسی امتناع نمایند. در ضمن همین حق یعنی رد کارشناسی برای اصحاب دعوا و طرفین تصادف نیز وجود دارد که البته رویه مراجع قضایی بر آن است که پس از تعیین کارشناس مراتب را به طرفین دعوا اطلاع می دهند تا چنانچه دلیلی برای رد کارشناسی دارند اعلام کنند، اما قانونگذار مهلتی را برای اعلام جهات رد پیش بینی نکرده است. با توجه به اینکه مقررات مربوط به جهات رد، جزء قواعد آمره می باشد، اعلام این جهات پس از رسیدگی و اظهار نظر نیز شایسته بذل توجه است. لیکن اعلام جهات رد باید همراه با دلیل باشد و اسباب رد

به وضوح بیان شود، متعاقب این اعلام، کارشناس عملیات رسیدگی و بررسی خود را شروع نکرده و یا متوقف می‌سازد و یا اینکه قاضی او را تغییر می‌دهد.

شق پایانی ماده ۲۶۱ قانون آئین دادرسی مدنی نیز اشعار کرده است که موارد معذور بودن کارشناس همان جهات معذور بودن دادرس است.

۸. تعهدات کارشناس

کارشناس تعهدات و الزاماتی دارد که پاره‌ای از آنها لازمه حرفه او می‌باشد. کارشناس باید در مقابل طرفین دعوا به گونه‌ای رفتار کند که اطمینان ایشان نسبت به وی سلب نشود و اقداماتی را که انجام می‌دهد به صورت مکتوب در آورد، گزارش تهیه کند و اسرار شغلی را حفظ نماید. در ادامه به برخی از تعهدات کارشناسی می‌پردازیم.

الف) استماع اظهارات و دقت در مشاهدات: کارشناس مؤظف است اظهارات طرفین تصادف و اظهارات اشخاص دیگر را که ضروری تشخیص می‌دهد استماع کند. کارشناس حق ندارد اشخاصی را که سخن ایشان را استماع می‌کند و ادار

به یاد کردن سوگند کند بلکه اظهارات آنها را صورت جلسه کرده و به امضای آنها می‌رساند و اگر از امضا کردن استنکاف نمایند مراتب را در صورت جلسه قید می‌کند.

ممکن است کارشناس برای تقویت نظر خود نیازمند جلب نظر کارشناسان دیگر باشد که در این صورت حق ندارد خودش کارشناسانی را تعیین نماید بلکه باید کارشناسان از طریق مرجع قضایی تعیین شوند. زیرا تعیین کارشناسان بر عهده قاضی است و تشریفات خاصی را دارد. اما کارشناس می‌تواند از مشورت سایر کارشناسان استفاده کند. در این صورت نباید نظر آنها را بیان نماید بلکه باید با جمع‌بندی نظرات ایشان نظر کارشناسی خود را با مسئولیت خویش ابراز کند. اما اگر جلب نظر کارشناس دیگری به صورت مستقل مورد نیاز باشد، کارشناس باید مراتب را به قاضی اعلام کند و این مورد معمولاً در زمانی رخ می‌دهد که کارشناسی در رشته دیگری نظیر راه‌ها و یا مکانیک خود را احتیاج باشد.

کارشناس باید از محیط و آثار به جامانده از صحنه تصادفات اطلاعات دقیق و نمونه‌برداری مناسبی را به دست آورده و وضعیت صحنه تصادف را به دقت مورد تجزیه و

تحلیل (ارزیابی) قرار دهد. استفاده از ابزارهایی مانند فیلمبرداری یا عکاسی و ثبت دقیق مشاهدات، کارشناس تصادف را در این زمینه یاری خواهد کرد.

ب) تهیه صورتجلسه و گزارش کارشناسی: کارشناس باید کلیه اقداماتی را که انجام می دهد به صورت مکتوب در صورتجلسه ای منعکس کرده و همچنین باید نتیجه اقدامات خود را در قالب گزارش به مرجع قضایی تقدیم نماید. این گزارش شامل اسبابی است که نظریه کارشناسی مبتنی بر آن است و اگر گزارش ضمائم دارد همراه با گزارش تقدیم دادگاه می شود.

در گزارش های کارشناسی باید ۵ عامل «چه زمانی (کی) چه کسی (کی) کجا، چگونه و چرا» کاملاً تشریح شود. وفق ماده ۲ قانون رسیدگی فوری به خسارات ناشی از تصادفات رانندگی به وسیله نقلیه موتوری (مصوب ۱۳۴۵/۹/۱۳) کاردان های فنی راهنمایی و رانندگی و پلیس راه که برای رسیدگی به امور تصادفات رانندگی تعیین می شوند مکلفند علت وقوع تصادف و چگونگی آن را صریحاً با تشریح وضع محل تصادف در صورت مجلس

قید و میزان خسارات وارده به وسیله نقلیه را اعم از هزینه تعمیر و کسر قیمتی که در نتیجه تصادف حاصل می‌شود مشخص کنند. در صورتی که تعیین میزان خسارت در محل ممکن نباشد می‌توان آن را موکول به بازدید بعدی در تعمیرگاه کرد. مندرجات صورت مجلسی که به طریق فوق تنظیم شود معتبر است مگر اینکه خلاف آن ثابت شود.

۹. مسئولیت کارشناسی تصادفات

الف) طبق ماده ۱۷ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب سال ۱۳۸۹: «... چنانچه به نظر قاضی رسیدگی کننده، نظر کارشناسی مبهم و یا ناقص باشد موضوع جهت رفع نقص به همان کارشناس و یا کارشناس دیگر ارجاع می‌گردد و در صورت مغایرت نظر کارشناس با اوضاع و احوال مسلم قضیه و یا اعتراض موجه و مدلل اصحاب دعوا، موضوع به هیأت کارشناسی مطابق مقررات آئین دادرسی دادگاه های عمومی و انقلاب ارجاع خواهد شد. البته این موضوع در ماده ۲۶۳ قانون آئین دادرسی مدنی نیز اشاره شده است. در پرونده‌هایی که دادگاه براساس نظریه کارشناس تصمیم می‌گیرد، نظریه کارشناس از اصل رأی مهم‌تر است؛ زیرا

دادگاه خودش اظهار نظر نمی‌کند بلکه اظهار نظر کارشناسی در قالب دادنامه و رأی قضایی بیان می‌شود بر همین اساس کارشناسان باید توجه داشته باشند که مسئولیت خطیری را بر عهده دارند.»

کارشناسان باید آیه ۵۸ سوره مبارکه نساء که خداوند می‌فرماید: «و وقتی بین مردم حکم می‌کنید به عدالت حکم نمایید» را الگو و شاخص خود در بررسی صحنه تصادفات قرار دهند.

ب) مسئولیت مدنی کارشناس: ماده ۲۶۷ قانون آئین دادرسی مدنی در تشریح مسئولیت مدنی کارشناس آورده است: «هرگاه یکی از اصحاب دعوا از تخلف کارشناس متضرر شده باشد در صورتی که تخلف کارشناس سبب اصلی در ایجاد خسارت به متضرر باشد می‌تواند از کارشناس مطالبه ضرر نماید؛ ضرر و زیان ناشی از عدم النفع قابل مطالبه نیست». کارشناس موظف است در انجام وظیفه خود نهایت دقت و مراقبت را بکند، پس هرگاه مرتکب خطایی شود و این خطا سبب بروز ضرر به دیگران بشود براساس قواعد و مقررات مسئولیت مدنی باید تاوان خطای خود را بدهد و احراز خطا بر عهده مقام قضایی است.

ج) **مسئولیت کیفری:** ماده ۲۲ قانون کارشناسان رسمی دادگستری مقرر می‌دارد: «که هرگاه تخلف کارشناس رسمی، وصف مجرمانه داشته باشد باید مراتب به مراجع قضایی اعلام شود و رسیدگی به این جرایم تابع مقررات عمومی است.»

ماده ۳۷ این قانون گزارش خلاف واقع را به صورت خاص جرم انگاری کرده است: «هرگاه کارشناسان رسمی با سوء نیت، ضمن اظهار عقیده در امر کارشناسی برخلاف واقع چیزی بنویسند و یا در اظهار عقیده کتبی خود راجع به امور کیفری و یا حقوقی تمام مآووقع را ذکر نکنند و یا برخلاف واقع چیزی ذکر کرده باشند، جاعل در اسناد رسمی محسوب می‌گردند همچنین هرگاه کارشناس رسمی در چیزی که برای آزمایش در دسترس او گذاشته شده با سوء نیت تغییر بدهد به مجازات های مقرر در قانون مجازات اسلامی محکوم می‌شود. اگر گزارش خلاف واقع و اقدامات کارشناس رسمی در حکم دادگاه مؤثر واقع شده باشد، کارشناس مذکور به حداکثر مجازات تعیین شده محکوم خواهد شد. حکم یاد شده در مورد خبرگان محلی نیز لازم الرعایه می‌باشد. به این استناد و از آنجا که اکثر کارشناسان تصادفات شاغل در نیروی انتظامی عضو نیروهای مسلح

می‌باشند لذا جرم انگاری گزارش خلاف واقع در ماده ۷۸ قانون مجازات جرایم نیروهای مسلح مصوب ۱۳۸۲ نیز عنوان شده است.

۱۰. حقوق کارشناس

کارشناس گرچه به عنوان نماینده وزیر نظر مقام قضایی انجام وظیفه می‌کند، اما همواره استقلال خود را نسبت به قاضی و طرفین دعوا حفظ می‌کند. کارشناس حق ندارد در اظهار نظر تخصصی قاضی دخالت کند و مسیر انجام کارشناسی را بر وی تحمیل کند، بلکه او باید آزادانه و براساس اصول مستدل و مستند فنی و وجدان خویش اظهار نظر کند. کارشناس مسئول معرفی علل جزایی یا علت تامه تصادفات به مقام قضایی را بوده که این علت از مجموع شرط یعنی عامل بروز صدمه و سبب یعنی عامل به وجود آورنده واقعه حقوقی و عدم مانع که موارد فنی، شامل فعل و یا ترك فعل می‌باشد (عدم مانع همان نقض مقرراتی است که در منابع حقوقی نظیر آئین‌نامه راهنمایی و رانندگی کارشناسان تصادفات به اجرا و یا عدم اجرای آن توسط راننده مقصر اذعان می‌نمایند) تشکیل می‌شود (ولیدی، ۱۳۷۳، ص ۱۵۱).

نظریه کارشناس تصادفات در قالب گزارش کتبی ارائه می‌شود، سند رسمی است و نظریه فنی و تخصصی کارشناس اعتبار قانونی و قدرت اثباتی مطلق ندارد، بلکه نظریه مشورتی برای قاضی و بر مبنای تکمیل علم قاضی به عنوان ادله اثبات جرم کارایی دارد و موجب استنباط و برداشت علمی و فنی قاضی از واقعه‌ای می‌باشد که ممکن است از عوامل حصول قناعت وجدان وی باشد و قاضی تکلیفی به پذیرش آن ندارد. البته در تعیین علل قاضی نمی‌تواند خود اقدام کند بلکه اگر نظریه کارشناسی را قبول نداشت باید به کارشناس دیگر یا هیئت کارشناسی موضوع را ارجاع کند. به همین جهت ارائه نظرات فنی و تخصصی در حدی که موجب قناعت وجدان و علم قاضی شود فقط از عهده کارشناسان مجرب و کارآزموده برمی‌آید که علم خود را بر اساس نیازمندی‌های زمان به روزرسانی کرده و اطلاعات جامع و کاملی از علوم و فنون رسیدگی به تصادفات داشته باشند. بنابراین با توجه به قرار گرفتن کارشناسان تصادفات پلیس راهنمایی و رانندگی و پلیس راه در حکم کارشناسان رسمی در ماده ۱۷ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی باید

توجه جدی تری به مباحث آموزش فنی و حقوقی کارشناسان
تصادفات انجام شود و ارزیابی کارشناسان تصادفات به
خصوص در اجرا مورد مذاقه بیشتری قرار گیرد.

ارزیابی نظریه کارشناسان امری ماهوی است. لذا بررسی
آن به صورت دقیق می باید مورد توجه شورای عالی تصادفات
شهرستان ها، استان ها و پلیس راهنمایی و رانندگی ناجا
قرار گیرد و با پاراف روزانه و ارزیابی گزارش ها و رسیدگی
کارشناسان به تصادفات ایرادات آنها مرتفع و مورد تذکر
قرار گیرد. اشتباه در علت یابی یا هرگونه مسامحه یا تساهل
در بررسی کارشناسی باید توسط هیئت های رسیدگی کننده
احصا و به کارشناس خاطی توجه داده شود.

۱۱. نظریه کارشناس تصادفات در ق.م.۱ مصوب ۱۳۹۲

تبصره ماده ۲۱۱ قانون مجازات اسلامی: نظریه کارشناس
را علم آور برای قاضی و موجب مستند علم قاضی دانسته
است: «مواردی از قبیل نظریه کارشناس، معاینه محل،
تحقیقات محلی، اظهارات مطلع، گزارش ضابطان و سایر
قرائن و امارات که نوعاً علم آور باشند می تواند مستند علم

قاضی قرار گیرد. در هر حال مجرد علم استنباطی که نوعاً موجب یقین قاضی نمی‌شود، نمی‌تواند ملاک صدور حکم باشد.»

در سطر آخر ماده ۲۱۲ قانون مجازات اسلامی که تعارض بین علم قاضی با ادله قانونی دیگر را مطرح می‌کند تصریح شده: «چنانچه برای قاضی علم حاصل نشود، ادله قانونی معتبر است و براساس آنها رأی صادر می‌شود.» مفاد فوق حاکی از آن است که نظریه کارشناسی در ردیف ادله، امارات و قرائن علم آور برای تکمیل علم قاضی مستند می‌شود و در صورت تناقض علم قاضی با ادله قانونی دیگر و چنانچه برای قاضی علم حاصل نشود سایر ادله قانونی معتبر خواهد بود. لذا قاضی می‌تواند به استناد ایجاد تناقض نظر کارشناس را نپذیرد که در ماده ۱۷ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب سال ۱۳۸۹ به آن پرداخته شده و در نهایت ارجاع موضوع به هیئت کارشناسی مطابق مقررات آئین دادرسی دادگاه های عمومی و انقلاب مورد تجویز قرار گرفته است.

۱۲. رجوع به کارشناس وفق قانون آئین دادرسی دادگاه‌های عمومی و انقلاب در امور مدنی مصوب سال ۱۳۷۹

ماده ۲۵۷: «دادگاه می‌تواند رأساً یا به درخواست هریک از اصحاب دعوی قرار ارجاع امر به کارشناس را صادر نماید؛ در قرار دادگاه موضوعی که نظر کارشناس نسبت به آن لازم است و نیز مدتی را که کارشناس باید اظهار عقیده کند، تعیین می‌گردد.»

ماده ۲۵۸: «دادگاه باید کارشناس مورد وثوق را از بین کسانی که دارای صلاحیت در رشته مربوط به موضوع را دارند، انتخاب نماید و در صورت تعدد آنها، به قید قرعه انتخاب می‌شوند. در صورت لزوم تعدد کارشناسان، عده منتخبان باید فرد باشد تا در صورت اختلاف نظر، نظر اکثریت ملاک عمل قرار گیرد.»

تبصره ۵: «اعتبار نظر اکثریت در صورتی است که کارشناسان از نظر تخصصی با هم مساوی باشند.»

ماده ۲۵۹: «ایداع دستمزد کارشناس به عهده متقاضی است و هرگاه ظرف مدت يك هفته از تاریخ ابلاغ آن را پرداخت

نکند، کارشناس از عداد دلایل وی خارج می‌شود. هرگاه قرار کارشناسی به نظر دادگاه باشد و دادگاه نیز نتواند بدون انجام کارشناسی انشاری نماید، پرداخت دستمزد کارشناسی در مرحله بدوی به عهده خواهان و در مرحله تجدید نظر به عهده تجدید نظر خواه است. در صورتی که در مرحله بدوی دادگاه نتواند بدون نظر کارشناس حتی با سوگند نیز حکم صادر نماید، دادخواست ابطال می‌گردد و اگر در مرحله تجدید نظر باشد، تجدید نظر خواهی متوقف می‌شود ولی مانع اجرای حکم بدوی نخواهد بود.»

ماده ۲۶۰: «پس از صدور قرار کارشناسی و انتخاب کارشناس و ایداع دستمزد، دادگاه به کارشناس اخطار می‌کند که ظرف مدت تعیین شده در قرار کارشناسی، نظر خود را تقدیم نماید. وصول نظر کارشناس به طرفین ابلاغ خواهد شد، طرفین می‌توانند ظرف یک هفته از تاریخ ابلاغ به دفتر دادگاه مراجعه کنند و با ملاحظه نظر کارشناس چنانچه مطلبی دارند نفیاً یا اثباتاً به طور کتبی اظهار نمایند. پس از انقضای مدت یادشده، دادگاه پرونده را ملاحظه و در صورت آماده بودن مبادرت به انشای رأی می‌نماید.»

ماده ۲۶۱: «کارشناس مکلف به قبول امر کارشناسی که

از دادگاه به او ارجاع داده شده می‌باشد. مگر اینکه دارای عذری باشد که به تشخیص دادگاه موجه شناخته شود. در این صورت باید قبل از مباشرت به کارشناسی مراتب را به طور کتبی به دادگاه اعلام دارد؛ موارد معذور بودن کارشناس همان موارد معذور بودن دادرس است.»

ماده ۲۶۲: «کارشناس باید در مدت مقرر نظر خود را کتباً تقدیم دارد، مگر اینکه موضوع از اموری باشد که اظهار نظر در آن مدت میسر نباشد. در این صورت به تقاضای کارشناس دادگاه مهلت مناسب دیگری تعیین و به کارشناس، و طرفین اعلام می‌کند. در هر حال اظهار نظر کارشناس باید صریح و موجه باشد. هرگاه کارشناس ظرف مدت معین نظر خود را کتباً تقدیم دادگاه ننماید، کارشناس دیگری تعیین می‌شود. چنانچه قبل از انتخاب یا اخطار به کارشناس دیگر نظر کارشناس به دادگاه واصل شود، دادگاه به آن ترتیب اثر می‌دهد و تخلف کارشناس را به مرجع صلاحیت‌دار اعلام می‌دارد.»

ماده ۲۶۳: «در صورت لزوم تکمیل تحقیقات یا اخذ توضیح از کارشناس، دادگاه موارد تکمیل و توضیح را در صورت مجلس منعکس و به کارشناس اعلام و کارشناس را برای

ادای توضیح دعوت می‌نماید. در صورت عدم حضور کارشناس جلب خواهد شد.»

ماده ۲۶۴: «دادگاه حق الزحمه کارشناس را با رعایت کمیت و کیفیت و ارزش کار تعیین می‌کند؛ هرگاه بعد از اظهار نظر کارشناس معلوم شود که حق الزحمه تعیین شده متناسب نبوده است، مقدار آن را به طور قطعی تعیین و دستور وصول آن را می‌دهد.»

ماده ۲۶۵: «در صورتی که نظر کارشناس با اوضاع و احوال محقق و معلوم مورد کارشناسی مطابقت نداشته باشد، دادگاه به آن ترتیب اثر نخواهد داد.»

ماده ۲۶۶: «اگر یکی از کارشناسان در موقع رسیدگی و مشاوره حاضر بوده ولی بدون عذر موجه از اظهار نظر یا حضور در جلسه یا امضا امتناع نماید، نظر اکثریت کارشناسانی که از حیث تخصص باهم مساوی باشند ملاک عمل خواهد بود. عدم حضور کارشناس یا امتناعش از اظهار نظر یا امضای رأی، باید از طرف کارشناسان دیگر تصدیق و به امضا برسد.»

ماده ۲۶۷: «هرگاه یکی از اصحاب دعوی از تخلف کارشناس متضرر شده باشد، در صورتی که تخلف کارشناس سبب اصلی در ایجاد خسارات به متضرر باشد، می تواند از کارشناس مطالبه ضرر نماید. ضرر و زیان ناشی از عدم النفع قابل مطالبه نیست.»

ماده ۲۶۸: «طرفین دعوی در هر مورد که قرار رجوع به کارشناس صادر می شود می توانند قبل از اقدام کارشناس یا کارشناسان منتخب، کارشناس یا کارشناسان دیگری را با تراضی، انتخاب و به دادگاه معرفی نمایند. در این صورت کارشناس مرضی الطرفین به جای کارشناس منتخب دادگاه برای اجرای قرار کارشناسی اقدام خواهد کرد. کارشناسی که به تراضی انتخاب می شود ممکن است غیر از کارشناس رسمی باشد.»

ماده ۲۶۹: «اگر لازم باشد که تحقیقات کارشناسی در خارج از مقر دادگاه رسیدگی کننده اجرا شود و طرفین کارشناس را با تراضی انتخاب نکرده باشند، دادگاه می تواند انتخاب کارشناس را به طریق قرعه به دادگاهی که تحقیقات در مقر آن دادگاه اجرا می شود واگذار کند.»

همان‌طور که ملاحظه کردید سیر مراحل ارجاع رسیدگی به کارشناس در قانون آئین دادرسی دادگاه‌های عمومی و انقلاب در امور مدنی و وجاهت کارشناس در قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی، قانون مجازات اسلامی جدید و قانون رسیدگی فوری به خسارات ناشی از تصادف مورد تبیین قرار گرفت. اما در مواقع خاص دیگری نیز امر صورت‌برداری و حفظ ادله اثبات‌کننده به کارشناس محول می‌شود که به این امر تأمین دلیل گفته می‌شود. وفق ماده ۱۴۹ قانون آئین دادرسی دادگاه‌های عمومی و انقلاب در امور مدنی تأمین دلیل را به شرح زیر تعریف می‌نماید: «در مواردی که اشخاص ذی‌نفع احتمال دهند که در آینده استفاده از دلایل و مدارک دعوی آنان از قبیل تحقیق محلی، کسب اطلاع از مطلعان، استعمال نظر کارشناسان و یا دفاتر تجاری، استفاده از قرائن و امارات موجود در محل و دلایلی که نزد طرف دعوا یا دیگری است متعذر یا متعسر خواهد شد، می‌توانند از دادگاه درخواست تأمین آن را بنمایند.» مقصود از تأمین در این موارد فقط ملاحظه و صورت‌برداری از این‌گونه دلایل است». به همین جهت کارشناس در هنگام تأمین دلیل باید از شرح حالات مورد ملاحظه صورت‌برداری

و آن را ثبت و به دادگاه ارائه نماید. وفق ماده ۱۵۵ همین قانون استنباط می‌شود تأمین دلیل برای ثبت و حفظ آثار حقوقی آن است. در مورد تأمین دلیل چون ممکن است آثار خسارت از بین رفته و تعیین میزان خسارت متعسر باشد و یا اینکه گذشت زمان بر تعیین میزان خسارت مؤثر باشد؛ لذا ارزیابی خسارت با دو هدف انجام می‌شود:

۱. ثبت آسیب دیدگی قطعات و نوع خسارت؛
۲. دلیل قانونی برای مطالبه خسارت به لحاظ میزان ضرر و زیان وارده.

در ضمن با توجه به بیم از دستخوش تغییر شدن در میزان خسارات وارده با مرور زمان، مقصر نیز می‌تواند نسبت به ضرر وارده به غیر مقصر درخواست تأمین دلیل را در مواردی داشته باشد.

فصل دوم

تقصیر در تصادفات



۱. تقصیر

در قانون مجازات اسلامی قدیم مصوب ۱۳۷۰/۹/۷ تقصیر در ذیل ماده ۳۳۶ قانون یاد شده تعریف می‌شد و شامل بی احتیاطی، بی‌مبالاتی، عدم مهارت و عدم رعایت نظامات دولتی بود؛ اما در قانون مجازات اسلامی جدید مصوب ۱۳۹۲ تقصیر و کاربرد آن چنین تعریف می‌شود:

ماده ۱۴۵: «تحقق جرایم غیر عمدی، منوط به احراز تقصیر مرتکب است. درجنايات غير عمدی اعم شبه عمدی و خطای محض مقررات کتاب قصاص و دیات اعمال می‌شود.»

تبصره: «تقصیر اعم از بی‌احتیاطی و بی‌مبالاتی است. مسامحه، غفلت، عدم مهارت و عدم رعایت نظامات دولتی و مانند آنها، حسب مورد از مصادیق بی‌احتیاطی یا بی‌مبالاتی محسوب می‌شود.»

در این خصوص علل قضایی تصادفات که در سابق شامل عوامل تقصیر می‌شد وفق تبصره ماده ۱۴۵ ق.م.ا. جدید محدود به بی‌احتیاطی و بی‌مبالاتی می‌شود و سایر علل حسب مورد در صورتی که عنوان ترک فعل را داشته

باشند بی احتیاطی محسوب و اگر انجام فعل مثبت یا حداکثر بی احتیاطی را شامل گردند بی مبالاتی به حساب می آید. بنابراین کارشناسان باید دقت کرده و حتی المقدور در انشای علت تصادف به جهات فنی آن توجه کنند، زیرا تشخیص علت قضایی مربوط به رسیدگی در مرجع قضایی است. با این توضیح که عدم مهارت و نقض نظامات دولتی از عناوین و مصادیق تقصیر حذف شده است و به جای آن منحصرأ از دو علت بی احتیاطی یا بی مبالاتی استفاده می شود؛ برای مثال نقض نظامات دولتی در تجاوز از سرعت مقرر را با عنایت به اینکه نباید این سرعت اتخاذ شود ولی با انجام فعل مثبت راننده مرتکب آن تخلف می شود موضوع را بی مبالاتی و نقض نظام دولتی در عدم رعایت حق تقدم را که ترك فعل بوده و راننده باید آن را انجام و رعایت آن را ترك کرده بی احتیاطی محسوب کرد و در نهایت آثار حقوقی و قضایی علل قضایی (بی احتیاطی و بی مبالاتی) در مجازات راننده مقصر تأثیر گذار است.

۲. مسئولیت کیفری در تصادفات

استناد جنایت به فرد حقیقی و حقوقی: در ماده ۲۹۵ ق.م.ا.مصوب ۱۳۹۲ تصریح شده است: «هرگاه کسی فعلی که انجام آن را بر عهده گرفته یا وظیفه خاصی را که قانون بر عهده او گذاشته است، ترك کند و به سبب آن جنایتی واقع شود، چنانچه توانایی انجام آن فعل را داشته باشد، جنایت حاصل به او مستند می شود و حسب مورد عمدی، شبه عمدی و یا خطای محض است.» مانند اینکه مادر یا دایه ای که شیر دادن را بر عهده گرفته است، كودك را شیر نهد یا پزشك یا پرستار وظیفه قانونی خود را ترك کنند.

در قانون مجازات اسلامی مصوب ۱۳۷۰ در ماده ۷۱۴: «هرگاه بی احتیاطی یا بی مبالاتی یا عدم رعایت نظامات دولتی یا عدم مهارت یا متصدی وسیله نقلیه موتوری منتهی به قتل غیر عمدی شود مرتكب به ۶ ماه تا ۳ سال حبس و نیز به پرداخت دیه در صورت مطالبه از ناحیه اولیای دم محکوم می شود.» وقوع تصادف فوتی غیر عمدی با علل قضایی اشاره شده را مشمول جرم و دارای مجازات (مسئولیت کیفری) اعلام کرده که این موضوع در تصادفات جرحی وفق مواد ۷۱۶، ۷۱۷ قانون مذکور نیز نافذ بوده و وقوع تصادف جرحی

نیز فرد را مشمول مسئولیت کیفری می‌کند. ضمن اینکه مواد فوق در کتاب پنجم تعزیرات و مجازات‌های بازدارنده مصوب ۱۳۷۵ و اصلاحات مصوب ۱۳۹۲/۲/۱ به نقل از روزنامه رسمی شماره ۱۹۸۷۳ - ۱۳۹۲/۳/۶ دارای اعتبار تا تعیین و تبدیل مواد به ترتیب مواد ۷۱۴ قدیم به ۹۴۵ جدید، ۷۱۵ به ۹۴۶، ۷۱۶ به ۹۴۷ و ۷۱۷ به ۹۴۸ اصلاح شده است. لذا ماده ۷۱۸ در مورد تشدید مجازات مرتکبان مست بودن، نداشتن پروانه رانندگی، تجاوز از سرعت مقرر، وجود عیب و نقص مکانیکی در وسیله نقلیه، تصادف بر روی خط کشی عابر پیاده یا عبور از محل ممنوع را مشمول دو سوم حداکثر مجازات مذکور در مواد ۷۱۴ تا ۷۱۷ دانسته و اعلام کرده که دادگاه می‌تواند علاوه بر مجازات فوق مرتکب را برای مدت ۱ تا ۵ سال از حق رانندگی یا تصدی وسایل موتوری محروم کند.

مجازات مذکور یعنی محرومیت راننده برای مدت ۱ تا ۵ سال از حق رانندگی یا تصدی وسایل نقلیه موتوری در قانون جدید مجازات اسلامی به شکل جدی‌تری با عنوان مجازات‌های تکمیلی و تبعی مطرح شده است. در بند «ث» ماده ۲۳ ق.م.ا.مصوب ۱۳۹۲ منع از رانندگی با وسیله

نقلیه موتوری یا تصدی وسایل موتوری در مواردی که فرد را به حد، قصاص یا مجازات تعزیری از درجه ۶ تا درجه ۱ محکوم شده باشد. با رعایت شرایط مندرج در این قانون متناسب با جرم ارتكابی و خصوصیات وی به مجازات تکمیلی محکوم کند. لازم به ذکر است باتوجه به اینکه مجازات تعزیری درجه ۶ تا ۱ منظور آن دسته از مجازاتی است که مجازات آن در درجه يك حبس بیش از ۲۵ سال و در درجه شش مجازاتی که حبس در آن بیش از ۶ ماه تا ۲ سال می باشد در نظر گرفته شده است. (مستند ماده ۱۹ ق.م.ا.س. سال ۱۳۹۲). لذا محرومیت اشاره شده در بند «ث» ماده ۲۳ قانون مذکور در رابطه با تصادفات منجر به قتل غیر عمد وفق ماده ۷۱۴ ق.م.ا. قدیم (۹۴۵ جدید) و ۷۱۵ قدیم (۹۴۶ جدید) نافذ است و به عنوان يك فرصت برای مجازات تکمیلی و تنبیه افراد پرخطر می تواند مورد استفاده قرار گیرد. رانندگانی که تصادف فوتی یا جرحی مشمول ماده ۷۱۴ و ۷۱۵ ق.م.ا. قدیم (۹۴۵ و ۹۴۶ جدید) را مرتکب می شوند برای مدت ۲ سال از حق رانندگی یا تصدی وسایل نقلیه موتوری محروم می شود. البته تبصره ماده ۲۳ ق.م.ا. جدید اعلام کرده که «مدت مجازات تکمیلی بیش از ۲ سال نیست مگر در مواردی که قانون به نحو دیگری

مقرر نماید» که مقرر نمودن به نحو دیگر مانند تشدید مجازات در ماده ۷۱۸ ق.م.ا قدیم (۹۴۹ جدید) که مدت محرومیت از رانندگی یا تصدی وسایل نقلیه موتوری را ۱ تا ۵ سال تعیین کرده است مورد کاربرد قرار می‌گیرد.

ماده ۳۰ ق.م.ا سال ۱۳۹۲ منع اشتغال به شغل، کسب، حرفه یا کار معین را مستلزم لغو جواز کار یا پروانه کسب، حرفه یا کار دانسته و این موضوع مشروط به آن است که جرم به سبب اشتغال به شغل، کسب، حرفه یا کار ارتکاب یابد و یا آن شغل وقوع جرم را تسهیل کند. لذا در خصوص رانندگی با توجه به استفاده ابزاری راننده از خودرو برای به مخاطره انداختن خود یا سایرین شغل رانندگی را در صورت بروز رفتارهای پرخطر زمینه‌ساز و تسهیل کننده وقوع تصادف و خطر محسوب کرده است. لذا راننده مشمول محرومیت از اشتغال در صورت مبادرت به رفتارهای خطرناک را دارد که در ماده ۳۱ همین قانون منع از رانندگی و تصدی وسیله نقلیه موتوری را مستلزم ابطال گواهینامه و ممنوعیت از درخواست مجدد کرده است. بهتر است تا تدوین آئین‌نامه ماده ۲۳ قانون جدید مجازات اسلامی در نحوه محاسبه و مدت مجازات‌های تبعی و وصول دستورالعمل اجرایی

برای کارشناسان تصادفات تأمل شود. در ضمن رانندگی به عنوان شغل برای متصدیان وسایل نقلیه عمومی محسوب شود که اجرای محرومیت مستلزم ایجاد سازوکار در ابطال مجوزهای لازم دیگر برای مشاغل مرتبط با رانندگی با وسایل نقلیه عمومی است.

در ماده ۱۶ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی واحدهای اجرای احکام کیفری دادگاه‌ها را مؤظف کرده کلیه آرای مربوط به تصادفات منجر به فوت یا جرح را به راهنمایی و رانندگی اعلام کنند. و در صورتی که حکم صادره متضمن محرومیت از رانندگی باشد، گواهینامه رانندگی مربوطه رانیز اخذ و ارسال نمایند، راهنمایی و رانندگی نیز مکلف است سامانه‌ای را ایجاد کند تا کارشناسان تصادفات بتوانند سابقه تصادفات قبل افراد را به مراجع قضایی رسیدگی کننده اعلام نمایند.

در مجازات‌های تعویقی نیز دادگاه صادر کننده قرار می‌تواند با توجه به جرم ارتكابی و خصوصیات مرتکب و شرایط زندگی او به نحوی که در زندگی وی و خانواده‌اش اختلال اساسی و عمده ایجاد نکند مرتکب را در مدت تعویق مراقبتی طبق بند «ث») ماده ۴۳ ق.م.ا جدید به

خودداری از تصدی کلیه یا برخی از وسایل نقلیه موتوری محکوم کند.

مع الوصف فرصت خوبی در ایجاد مجازات‌های تبعی و تکمیلی برای ایمن سازی ترافیک با کاهش رفتارهای پرخطر به خصوص در ناوگان حمل و نقل عمومی ایجاد شده که شایسته است کارشناسان با تسلط کامل به موارد حقوقی و قانونی در ارتقای ایمنی ترافیک کوشا باشند. منع از اشتغال به رانندگی و تصدی وسایل نقلیه موتوری به خصوص برای رانندگان پرخطر در حمل و نقل عمومی ارتقای ایمنی در ترافیک، افزایش دقت رانندگان ناوگان حمل و نقل عمومی در پی خواهد داشت.

۳. مسئولیت اشخاص حقوقی به مسئولیت کیفری در

تصادفات

وفق تبصره ۳ ماده ۱۴ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی (مصوب ۱۳۸۹) در صورتی که بر اساس نظر کارشناسان تصادفات نقص راه یا وسیله نقلیه مؤثر در علت تصادف باشد، حسب مورد متصدیان ذی ربط مسئول جبران خسارت وارده بوده و با آنان برابر قانون رفتار خواهد شد.

لذا پس از اجرای قانون یاد شده برخی از متصدیان راه اقدام به بیمه کردن فعالیت‌های خود نموده و با توجه به فقدان مسئولیت کیفری که مجازات را برای اشخاص حقوقی در بر نداشت آنها فقط به جبران خسارت با پوشش بیمه اکتفا کرده و عملاً اثر بخشی قانون تأثیر قابل توجهی در پیشگیری وضعی نداشت. با تصویب قانون مجازات اسلامی جدید اشخاص حقوقی نیز دارای مسئولیت کیفری شده و لذا در مقابل قانون مسئول شناخته می‌شوند و در صورت احراز تقصیر در تصادفات به میزان جزای نقدی حداقل دو برابر و حداکثر چهار برابر مبلغی است که در قانون برای ارتکاب همان جرم به وسیله اشخاص حقیقی تعیین می‌شود. همچنین موارد مجازات‌های تبعی به شرح ماده ۲۰ قانون مجازات اسلامی جدید محکوم می‌شوند. این موضوع می‌تواند باعث جدیت مضاعف مسئولان راه و خودرو ساز در بر طرف کردن نقاط حادثه خیز، تکمیل علائم هدایت ترافیکی و ایمن‌سازی خودروها شود. به شرط اینکه در اجرا حداکثر توانمندی صرف و با اطلاع از مفاد قانونی نظرات

جامع و بی‌نقصی از سوی کارشناسان تصادفات ارائه شود، به همین علت به تشریح موضوع اهتمام شده است.

اهمیت پرداختن به موضوع

راه به عنوان رکن اساسی در ترافیک محسوب و با رویکرد پیشگیری از وقوع تصادفات، بحث ایمنی را به عنوان یکی از اهداف مهندسی ترافیک احصا می‌نمایند. به طوری که این اعتقاد وجود دارد که مهندسی ترافیک آن است که سامانه ترافیکی به خوبی کار کند و ایمنی یکی از موارد مهم آن است (ایونس، ۱۳۸۷، ص ۱۷۸). به همین استناد راه نقش قابل توجهی در جلوگیری از وقوع حوادث و کاهش شدت در ایجاد تصادف را دارد که مثال عینی آن نصب سرعت کاه در راه‌هایی با متوسط سرعت بالا یا اصلاح مهندسی معبر در معابر حادثه‌ساز است. در ضمن خودرو نیز دارای نقش مؤثر در ارتقای ایمنی بوده به طوری که نقش خودرو به دو قسمت اساسی مورد توجه قرار می‌گیرد:

۱. آن عواملی که با هدف کاهش صدمات در هنگام رخ دادن تصادف مد نظر قرار می‌گیرند؛

۲. آنهایی که هدف کاهش خطر به وجود آمدن تصادف را دنبال می‌کنند (ایونس، ۱۳۸۷، ص ۱۸۰).

در مورد ایمنی وسایل نقلیه در قسمت اول نصب کمر بند ایمنی، تجهیز خودرو به کیسه هوا، ضد حریق بودن قطعات مورد استفاده در خودرو و... به عنوان شاخص‌های ایمنی مورد بحث بوده و در قسمت دوم نیز ترمز ضد قفل و سامانه‌های هوشمند و... را می‌توان نام برد.

۴. بررسی تقصیر در واقعه حقوقی تصادف

تقصیر در تصادفات: از مبانی نظری مسئولیت، نظریه تقصیر است که این نظریه در وقایع حقوقی مورد توجه قرار می‌گیرد. سیری در قوانین نشان می‌دهد در بررسی مسئولیت‌ها در کشور ما مسئولیت مبتنی بر تقصیر است و جایگاه نظریه خطر در قواعد اجتماعی پیشگیرانه و وضعی محسوس‌تر است یعنی قانون کلی این است که شخص در صورتی مسئول زیان‌های ناشی از کار خویش است که مرتکب تقصیر شده باشد ولی پذیرفتن این اصل مانع از آن نیست که گاه مسئولیت بدون تقصیر نیز به وجود آید که در این حالت

جبران خسارت منحصر در مسئولیت مدنی مورد بررسی قرار می‌گیرد.

در قانون مجازات اسلامی قدیم مصوب ۱۳۷۰/۹/۷
تفسیر در ذیل ماده ۳۳۶ قانون یاد شده تعریف می‌شد و
شامل بی‌احتیاطی، بی‌مبالاتی، عدم مهارت و عدم رعایت
نظامات دولتی بود اما در قانون مجازات اسلامی مصوب
۱۳۹۲ تفسیر و کاربرد آن چنین تعریف می‌شود:

ماده ۱۴۵ ق.م.ج. جدید: «تحقق جرایم غیر عمدی، منوط
به احراز تفسیر مرتکب است. در جنایات غیر عمدی اعم
شبه عمدی و خطای محض مقررات کتاب قصاص و دیات
اعمال می‌شود.»

تبصره: «تفسیر اعم از بی‌احتیاطی و بی‌مبالاتی است.
مسامحه، غفلت، عدم مهارت و عدم رعایت نظامات
دولتی و مانند آنها، حسب مورد از مصادیق بی‌احتیاطی یا
بی‌مبالاتی محسوب می‌شود.»

۵. مسئولیت در تصادفات

اگر مبنا را در تقصیر بر اساس تجاوز از تعهدی که شخص بر عهده داشته است تعبیر کنیم، برای شناختن تقصیر باید تعهدهای پیشین هر کس را مشخص کرد. در صورتی که تقصیر را انجام دادن کاری که شخص به حکم قرار داد یا عرف باید از آن پرهیز کند یا خودداری از کاری که باید انجام دهد را معرف تقصیر بدانیم از نظر نتیجه همانند تعریف نخست می باشد لیکن مزیتی که دارد این است که به داوری عرف تکیه کرده است (کاتوزیان، ۱۳۷۴، ص ۵۰).

به نظر مبنابر تعریف بی احتیاطی و بی مبالاتی در تبصره ماده ۱۴۵ قانون مجازات اسلامی مصوب ۱۳۹۲ است.

بررسی مسئولیت کیفری اشخاص حقوقی

در ماده ۱۴۳ ق.م.ا مصوب ۱۳۹۲ اشعار شده است در مسئولیت کیفری اصل بر مسئولیت شخص حقیقی است و شخص حقوقی در صورتی دارای مسئولیت کیفری است که نماینده قانونی شخص حقوقی به نام یا در راستای منافع آن مرتکب جرمی شود. مسئولیت کیفری اشخاص حقوقی مانع مسئولیت اشخاص حقیقی مرتکب جرم نیست.

ماده ۲۰ ق.م.ا مصوب ۱۳۹۲: «در صورتی که اشخاص حقوقی بر اساس ماده ۱۴۳ این قانون مسئول شناخته شوند؛ باتوجه به شدت جرم ارتكابی و نتایج زیان بار آن به ۱ تا ۲ مورد از موارد زیر محکوم می‌شوند. این امر مانع از مجازات شخص حقیقی نیست:

الف) انحلال شخص حقوقی؛

ب) مصادره کل اموال؛

پ) ممنوعیت از یک یا چند فعالیت شغلی یا اجتماعی

به طور دائم یا حداکثر برای مدت ۵ سال؛

ت) ممنوعیت از دعوت عمومی برای افزایش سرمایه به

طور دائم یا حداکثر برای مدت ۵ سال؛

ث) ممنوعیت از اصدار برخی از اسناد تجاری حداکثر

برای مدت ۵ سال؛

ج) جزای نقدی؛

چ) انتشار حکم محکومیت به وسیله رسانه.»

تبصره: «مجازات موضوع این ماده، در مورد اشخاص

حقوقی دولتی و یا عمومی غیر دولتی در مواردی که اعمال

حاکمیت می‌کنند، اعمال نمی‌شود.»

ماده ۲۱ ق.م.ا.مصوب ۱۳۹۲: «میزان جزای نقدی قابل اعمال بر اشخاص حقوقی حداقل دو برابر و حداکثر چهار برابر مبلغی است که در قانون برای ارتکاب همان جرم به وسیله اشخاص حقیقی تعیین می شود.»

در ماده ۵۰۵ ق.م.ا.مصوب ۱۳۹۲ اشعار شده اگر تصادف مستند به راننده باشد، راننده ضامن دیه است و چنانچه وقوع حادثه مستند به شخص حقوقی یا حقیقی دیگری باشد، آن شخص ضامن است.

تعیین تقصیر در رابطه با اشخاص حقوقی

به صورت عام رابطه اشخاص حقوقی اعم از مبادی راه و خودرو ساز در تصادفات با تسبیب شناسایی می گردد. لذا در اعلام تقصیر باید: «اثبات شود بین دو عامل ضرر و فعل زیانبار رابطه سببیت وجود دارد، یعنی صدمه از آن فعل ناشی شده است. در این شکل سبب باید در نظر عرف یا به حکم منطق در وقوع حادثه مؤثر باشد، به گونه ای که بتوان گفت عامل ایجاد سبب ضرر را وارد کرده است» (کاتوزیان، ۱۳۷۴، ص ۶۴).

۶. مسؤلیت مبادی راه اشعار شده در سایر قوانین و مقررات

الف) ماده ۷ قانون اصلاح قانون ایمنی راه‌ها و راه آهن مصوب سال ۱۳۷۹: «ریختن زباله، نخاله، مصالح ساختمانی، روغن موتور و نظایر آن و یا نصب و استقرار تابلو یا هر شیء دیگر در راه‌ها و راه آهن و حریم قانونی آنها در داخل یا خارج از محدوده قانونی شهرها و همچنین هر گونه عملیات که موجب اختلال در امر تردد و وسایل نقلیه می شود و نیز ایجاد راه دسترسی ممنوع است.»

ب) تبصره ماده ۱۹ قانون اصلاح قانون ایمنی راه‌ها و راه آهن مصوب ۱۳۷۹: «وزارت خانه های مذکور (راه و ترابری و جهاد کشاورزی) مکلفند برای انجام عملیات احداث و مرمت و نگهداری راه‌ها علائم ایمنی لازم را نصب کنند و چنانچه بر اثر کوتاهی در بکار بردن علائم یاد شده خساراتی به اشخاص (حقیقی یا حقوقی) وارد شود، هر يك از وزارت خانه‌های یاد شده حسب مورد موظف است از مطالبات پیمانکار یا اعتبارات جاری و عمرانی وزارت خانه خسارت وارده را پرداخت کند. چنانچه مأموران دولت

یا پیمانکاران مرتکب تقصیر شده باشند دولت خسارت پرداخت شده را از آنها استیفاء خواهد کرد» (قانون رسیدگی به تخلفات، ۱۳۹۰، ص ۴۳).

ج) قانون مسئولیت مدنی: ماده ۱۱ قانون اشعار داشته کارمندان دولت یا شهرداری و مؤسسات وابسته به آنها که به مناسبت انجام وظیفه به طور عمد یا در اثر بی احتیاطی خسارتی به اشخاص وارد کنند شخصاً مسئول خسارت وارده می باشند. اما هر گاه خسارت وارده مستند به عمل آنها نبوده و مربوط به نقص وسایل ادارات و مؤسسات مزبور باشد، در این صورت جبران خسارت بر عهده اداره یا مؤسسه مربوطه است. ولی در مورد اعمال حاکمیت دولت هر گاه اقدامی که بر حسب ضرورت برای تأمین منافع اجتماعی طبق قانون به عمل آید و موجب ضرر دیگری شود، دولت مجبور به پرداخت خسارت نخواهد بود.

در ضمن ماده ۲۰۶ آئین نامه راهنمایی و رانندگی در خصوص ایجاد مانع در سطح راهها صراحت دارد و وفق ماده ۲۱۱ همان آیین نامه دستگاههای مسئول را موظف به هماهنگی با پلیس راهور یا پلیس راه در اجرای عملیات اجرایی در راهها را کرده و این اخطار وجود دارد که در

صورت عدم رعایت پلان ایمنی و بی تفاوتی پلیس راهنمایی و رانندگی با عنایت به مؤظف کردن پلیس راه یا پلیس راهور به جلوگیری از کار عاملان اجرایی، مسئولیت مسامحه در انجام وظایف قانونی به پلیس تحمیل شود. به همین استناد مأموران راهنمایی و رانندگی باید نسبت به علائم منصوبه در راهها و ایجاد هر گونه مانع حساس بوده و در کنترل حوزه استحفاظی در حین گشت زنی به بازرسی ایمنی راه توجه مضاعف شود؛ زیرا ضمن اینکه توجه به این امر می تواند از وقوع حوادث دلخراش بکاهد، جزء وظایف ذاتی پلیس محسوب و کوتاهی در این امر مسئولیت پلیس را در پی خواهد داشت.

فصل سوم

مسئولیت عوامل مؤثر در وقوع تصادفات



۱. بیان نقش مرتکب

ماده ۴۹۲ ق.م.ا مصوب ۱۳۹۲: جنایت در صورتی موجب قصاص یا دیه می شود که نتیجه حاصله مستند به رفتار مرتکب باشد اعم از آنکه به نحو مباشرت یا تسبیب یا به اجتماع آنها انجام شود.

جرم یا از طریق مباشرت یا معاونت یا شراکت انجام می پذیرد. بنابراین مجرم یا مباشر است، یا معاون جرم است و یا شریک جرم در ماده ۴۹۴ ق.م.ا مصوب ۱۳۹۲ مباشر بدین شکل تعریف شده است: «مباشرت آن است که جنایت مستقیماً توسط خود مرتکب واقع شود. شریک جرم در مباشرت به ارتکاب جرم. شرکت نموده و معاون جرم اسباب و وسایل جرم را فراهم یا ارتکاب را تسهیل کند» در ماده ۳۶۹ ق.م.ا مصوب ۱۳۹۲ اشاره شده: قتل یا هر جنایت دیگر، می تواند نسبت به هر یک از شرکا حسب مورد عمدی، شبه عمدی یا خطای محض باشد.

۲. مباشرت یا تسبیب در تصادفات

در تصادفات علاوه بر اینکه تصادف بدون واسطه

توسط مباشر حادث می شود گاهی تسبیب نیز نقش داشته و در صورتی که سبب اقوی از مباشر باشد یا مؤثر بر تأثیر باشد در تصادف توسط کارشناسان مورد سنجش قرار می گیرد گاهی سبب به عنوان علت بروز تصادف تعیین می شود در ماده ۳۶۳ ق.م.ا.مصوب ۱۳۷۵ در صورت اجتماع سبب و مباشر در جنایت مباشر را ضامن دانسته، مگر اینکه سبب اقوی از مباشر باشد. در این ماده به بحث سبب اقوی از مباشر اشاره شده است و در ماده ۳۶۴ ق.م.ا.مصوب ۱۳۷۰ به مؤثر بر تأثیر بودن سبب استناد می شود. در این ماده اعلام می شود «هرگاه دو نفر عدواناً در وقوع جنایتی به نحوسبب دخالت داشته باشند کسی که تأثیر کار او در وقوع جنایت قبل از تأثیر سبب دیگری باشد ضامن خواهد بود. در ادامه بیان بحث اجتماع سبب و مباشر یا اجتماع چند سبب در ماده ۳۶۵ آمده است. هرگاه چند نفر باهم سبب آسیب یا خسارتی شوند به طور تساوی عهده دار خسارت خواهند بود. ماده ۳۶۶ ق.م.ا.قدیم، سبب را در زمانی که بر اثر شرایط سببی دو نفر تصادف کنند و به علت تصادف کشته شوند ضامن دانسته است. لذا در ماده ۵۰۶ قانون مجازات اسلامی جدید تسبیب را همانند ماده ۳۱۸ قانون مجازات

اسلامی مصوب ۱۳۷۰ چنین کرده نموده است: «تسبیب در جنایت آن است که کسی سبب تلف شدن یا مصدومیت دیگری را فراهم کند و خود مستقیماً مرتکب جنایت نشود به طوری که در صورت فقدان رفتار او جنایت حاصل نمی‌شد. مانند آنکه چاهی بکند و کسی در آن بیفتد و آسیب ببیند.»

در بیان تسبیب در ماده ۵۰۷ ق.م.ا سال ۱۳۹۲ اعلام شده: «هرگاه شخصی در معابر و اماکن عمومی یا ملک دیگری بدون اذن مالک، گودالی حفر کند یا چیز لغزنده‌ای در آن قرار دهد یا هر عملی انجام دهد که سبب آسیب دیگری گردد، ضامن دیه است. مگر اینکه فرد آسیب دیده با علم به آن و امکان اجتناب عمدتاً آن برخورد کند.»

ماده ۵۳۴ ق.م.ا مصوب ۱۳۹۲: مسبب را ضامن دانسته است و اشعار داشته: «هرگاه بر اثر ایجاد مانع یا سببی دویا چند نفر یا وسیله نقلیه باهم برخورد کنند و به علت برخورد آسیب ببینند یا کشته شوند مسبب ضامن است.»

ماده ۵۳۵ ق.م.ا مصوب ۱۳۹۲: هرگاه دویا چند نفر با انجام عمل غیر مجاز در وقوع جنایتی به نحو سبب و به صورت

طولی دخالت داشته باشند، کسی که تأثیر کار او در وقوع جنایت قبل از تأثیر سبب یا اسباب دیگر باشد ضامن است. مانند آنکه یکی از آنان گودالی حفر کند و دیگری سنگی در کنار آن قرار دهد و عابری به سبب برخورد با سنگ به گودال بیفتد که در این صورت کسی که سنگ را گذاشته ضامن است، مگر آنکه همه قصد ارتکاب جنایت را داشته باشند که در این صورت شرکت در جرم محسوب می شود.

ماده ۵۳۶ ق.م.ا.م صوب ۱۳۹۲: هرگاه در مورد ماده ۵۳۵ این قانون عمل یکی از دو نفر غیر مجاز و عمل دیگری مجاز باشد مانند آنکه شخصی وسیله یا چیزی را در کنار معبر عمومی که مجاز است قرار دهد و دیگری کنار آن چاهی حفر کند که مجاز نیست شخصی که عمل وی غیر مجاز بوده ضامن است. اگر عمل شخص پس از عمل نفر اول و باتوجه به اینکه ایجاد آن سبب در کنار سبب اول موجب صدمه زدن به دیگران می شود انجام گرفته باشد نفر دوم ضامن است.

ماده ۵۳۷ ق.م.ا.م صوب ۱۳۹۲: در کلیه موارد مذکور در این فصل هرگاه جنایت منحصرأ مستند به عمد و یا تقصیر

مجنی علیه باشد ضمان ثابت نیست. در مواردی که اصل جنایت مستند به عمد یا تقصیر مرتکب باشد لکن سرایت آن مستند به عمد یا تقصیر مجنی علیه باشد مرتکب نسبت به مورد سرایت ضامن نیست.

با تطبیق قانون مجازات اسلامی جدید وقوع در تسبیب دخالت سبب اقوی از مباشر و عامل مؤثر بر تأثیر که احصای آن توسط کارشناس مشکل بوده با عامل مؤثر مقدم بر مؤخر و عامل تکمیل کننده بر ضرر رساندن مورد توجه برای بیان تسبیب قرار گرفته است و مشخص کردن سبب برای کارشناسان ساده تر شده است؛ لیکن شاخص های ذکر شده در قانون قدیم نیز می تواند همچنان کاربرد داشته باشد. مع الوصف حوزه تشریح کارشناسان در گزارش علت تصادف علل فنی و نقض مقررات ترافیکی و ایمنی است و حتی المقدور دخالت در حوزه قضایی بر عهده مراجع قضایی خواهد بود ولی اطلاع کارشناس از مفاد اشاره شده در اتخاذ نظریه صحیح مؤثر است.

۳. عوامل رافع مسئولیت کیفری

وفق ماده ۱۴۶ ق.م.ا. سال ۱۳۹۲ افراد نابالغ مسئولیت

کیفری ندارند و همچنین وفق ماده ۱۴۹ ق.م.ا سال ۱۳۹۲ در صورتی که فرد در زمان ارتکاب جرم دچار اختلال روانی بوده به نحوی که فاقد اراده یا قوه تمیز باشد مجنون محسوب می شود و مسئولیت ندارد.

وفق ماده ۱۵۳ ق.م.ا مصوب سال ۱۳۹۲ هر کس در حالت خواب، بیهوشی و مانند آنها مرتکب رفتاری شود که طبق قانون جرم محسوب شود مجازات نمی گردد مگر اینکه شخصی با علم به اینکه در حال خواب یا بیهوشی مرتکب جرم می شود، عمداً بخوابد و یا خود را به بیهوش کند. حال با اوصاف مذکور تعیین علت تامه بی احتیاطی راننده در عدم توجه به جلو ناشی از خستگی و خواب آلودگی با اشاره به خواب آلودگی وی را از مسئولیت کیفری دور کرده و منحصرأً مشمول مسئولیت مدنی می نماید. لذا شایسته است با توجه به اینکه راننده اطلاع دارد که در صورت خستگی و خواب آلودگی خطر تصادف برای وی حتمی بوده و وی را مرتکب جرم می نماید و موجبات خسارت، جرح و فوت را فراهم می آورد بنابراین به جای واژه خستگی و خواب آلودگی از واژه تفریط به نفس استفاده نمایم. در ضمن وفق بند «الف» از ماده ۲۹۲ ق.م.ا سال ۱۳۹۲ جنایت در حال خواب و بیهوشی و مانند آن در تعریف خطای محض قرار می گیرد.

ماده ۱۵۴ ق.م.ا.مصوب سال ۱۳۹۲: «مستی و بی‌ارادگی حاصل از مصرف اختیاری مسکرات، مواد مخدر و روان گردان و نظایر آنها، مانع مجازات نیست مگر اینکه ثابت شود مرتکب حین ارتکاب جرم به طور کلی مسلوب‌الاختیار بوده است. لکن چنانچه ثابت شود مصرف این مواد به منظور ارتکاب جرم یا با علم به تحقق آن بوده است و جرم مورد نظر واقع شود به مجازات هر دو جرم محکوم می‌شود.»

ماده ۵۱۰ ق.م.ا.مصوب سال ۱۳۹۲: «هرگاه شخصی با انگیزه احسان و کمک به دیگری رفتاری را که به جهت حفظ مال، جان، عرض یا ناموس او لازم است انجام دهد و همان عمل موجب صدمه یا خسارت شود در صورت رعایت مقررات قانونی و نکات ایمنی ضامن نیست (اداره فضولی مال غیر).

ماده ۵۰۹ ق.م.ا.مصوب سال ۱۳۹۲: «هرگاه کسی در معابر یا اماکن عمومی با رعایت مقررات قانونی و نکات ایمنی عملی به مصلحت عابران انجام دهد و اتفاقاً موجب وقوع جنایت و یا خسارت شود ضامن نیست.»

ماده ۵۱۱ ق.م.ا.م صوب سال ۱۳۹۲: «کسی که در ملك خود يا در مكان يا در راهی که توقف در آنجا مجاز است توقف کند يا وسيله نقلیه خود يا هر شی مجاز دیگری را در آنجا قرار دهد و شخصی با آن برخورد کند و مصدوم شود يا فوت کند ضامن نیست و چنانچه خسارتی بر او يا مالش وارد شود، برخورد کننده ضامن است.

ماده فوق در مقابل ماده ۵۱۲ ق.م.ا.م جدید قرار داشته که در مورد توقف در محل های غیر مجاز فرد توقف کننده را ضامن دانسته است «هرگاه شخصی در محل هایی که توقف در آنها مجاز نیست، توقف کند يا شی يا حیوانی را در این قبیل محل ها مستقر سازد يا چیز لغزنده ای در آن قرار دهد و دیگری بدون توجه به آنها در اثر برخورد يا لغزش مصدوم شود يا فوت کند يا خسارت مالی ببیند، شخص متوقف يا کسی که آن شی يا حیوان را مستقر نموده يا راه را لغزنده کرده است ضامن ديه و سایر خسارات می باشد. مگر آنکه عابر با وسعت راه و محل عمداً با آن برخورد کند که در این صورت نه فقط خسارت به او تعلق نمی گیرد بلکه عهده دار خسارت وارده نیز می شود».

مفاد ماده فوق همانند ماده ۳۳۱ ق.م.ا.م قدیم است که

البته در قانون مجازات اسلامی جدید در ماده ۵۱۵ ماده ۵۱۲ تکمیل شده بطوری که هرگاه قرار دادن کالا در خارج از مغازه و یا توقف اتومبیل در مقابل منزل و امثال آن عرف و عادت شده باشد گذارنده کالا یا متوقف کننده اتومبیل در صورت عدم منع قانونی و عریض بودن معبر و عدم ایجاد مزاحمت برای عابران ضامن زیان های وارده نیست.

ماده ۵۰۰ ق.م.ا. مصوب سال ۱۳۹۲: «در مواردی که جنایت یا هر نوع خسارت دیگر مستند به رفتار کسی نباشد مانند اینکه در اثر علل قهری واقع شود ضامن منتفی است.»

ماده ۵۳۰ ق.م.ا. مصوب سال ۱۳۹۲: «هرگاه برخورد بین دو یا چند نفر یا وسیله نقلیه بر اثر عوامل قهری مانند سیل و طوفان به وجود آید ضامن منتفی است.»

البته اجبار، اکراه و اضطرار در مواردی به غیر از جنایت علیه سلامت جسمانی اشخاص جزء عوامل رافع مسئولیت می باشد، لیکن با توجه به عدم سنخیت با تصادفات از بیان آن خودداری می شود.

۴. تخصیص سهم تقصیر

در ماده ۳۳۶ ق.م.ا.م. مصوب ۱۳۷۰ تصریح کرده بود: «هرگاه در اثر برخورد دو سوار، وسیله نقلیه آنها مانند اتومبیل خسارت ببیند در صورتی که تصادم و برخورد به هر دو نسبت داده شود و هر دو مقصر باشند یا هیچ کدام مقصر نباشند هر کدام نصف خسارت و وسیله نقلیه دیگری را ضامن خواهد بود خواه آن دو وسیله از یک نوع باشند یا نباشند و خواه میزان تقصیر آنها مساوی یا متفاوت باشد. اگر یکی از آنها مقصر باشد فقط مقصر ضامن است.» به استناد فوق تکلیف کارشناسان در خصوص تصادفات چند خودرویی و همچنین آنهایی که سهم تقصیر رانندگان برابر نیست مشخص نبوده و این مطلب که خواه میزان تقصیر آنها مساوی یا متفاوت باشد در بیان مناصفیه دور از عدالت بوده که مشکلات مذکور در قانون مجازات اسلامی مصوب سال ۱۳۹۲ مرتفع شده و راه را برای برقراری عدالت در بررسی کارشناسان هموار کرده است. «کارشناسان توجه داشته باشند دو ماده ۵۲۶ و ۵۲۷ ق.م.ا.م. سال ۱۳۹۲ در مورد رسیدگی به جنایت به صورت عام بیان شده است و با توجه به اخص بودن ماده ۵۲۸ که سهم در تصادف را تشریح نموده

و تخصیص سهم تقصیر بر مبنای میزان تأثیر رفتار طرفین درگیر در تصادف صرفاً بر اساس ماده ۵۲۸ ق.م.ا. سال ۱۳۹۲ بالسویه می باشد و پایه آن جمع آوری علل فنی و بیان صحیح چگونگی بروز تصادف است.»

ماده ۵۲۶ ق.م.ا. مصوب ۱۳۹۲: هرگاه دو یا چند عامل، برخی به مباشرت و بعضی به تسبیب در وقوع جنایتی تأثیر داشته باشند عاملی که جنایت مستند به اوست، ضامن است. چنانچه جنایت مستند به تمام عوامل باشد به طور مساوی ضامن می باشند مگر تأثیر رفتار مرتکبان متفاوت باشد که در این صورت هر یک به میزان تأثیر رفتارشان مسئول هستند، در صورتی که مباشر در جنایت بی اختیار، جاهل، صغیر غیر ممیز یا مجنون و مانند آنها باشد فقط سبب ضامن است.

در ماده فوق تساوی در ضامن بودن چند عامل با سهم نقش مساوی و همچنین بدون سهم مساوی با اختصاص هر یک به میزان تأثیر رفتار مورد توجه قرار گرفته است که این موضوع افق‌های جدیدی را در بررسی صحنه تصادفات چند خودرویی تداعی می نماید. در این صورت

کارشناس می‌تواند چند نفر را با سهم برابر یا بدون سهم برابر به‌عنوان مسئول معرفی کند. که البته حکم به عدالت در این موضوع مستلزم آموزش و ایجاد سازو کار جدید در بررسی تصادفات است.

ماده ۵۲۷ ق.م.ا.مصوب ۱۳۹۲: «هرگاه دو نفر بر اثر برخورد بی‌واسطه با یکدیگر کشته شوند یا آسیب ببینند چنانچه میزان تأثیر آنها در برخورد مساوی باشد در مورد جنایت شبه عمدی نصف دیه هر کدام از مال دیگری و در مورد خطای محض نصف دیه هر کدام به وسیله عاقله دیگری پرداخت می‌شود. اگر تنها یکی از آنها کشته شود یا آسیب ببیند حسب مورد عاقله یا خود مرتکب باید نصف دیه رابه مجنی علیه یا اولیای دم او بپردازد.»

ماده ۵۲۸ ق.م.ا.مصوب ۱۳۹۲: «هرگاه بر اثر برخورد دو وسیله نقلیه زمینی، آبی یا هوایی، راننده یا سرنشینان آنها کشته یا آسیب ببینند در صورت انتساب برخورد به هر دو راننده هر یک مسئول نصف دیه راننده مقابل و سرنشینان هر دو وسیله نقلیه است و چنانچه سه وسیله نقلیه باهم برخورد کنند هر یک از رانندگان مسئول یک سوم دیه راننده‌های مقابل و سرنشینان هر

سه وسیله نقلیه است و به همین صورت در وسایل نقلیه بیشتر محاسبه می شود. هرگاه یکی از طرفین مقصر باشد به گونه ای که برخورد به او مستند شود فقط او ضامن است.»

۵. موارد متفرقه

ماده ۴۹۸ ق.م.ا.م. مصوب ۱۳۹۲: «هرگاه شیئی که توسط انسان یا وسیله نقلیه حمل می شود به نحوی از انحاء موجب جنایت شود، حمل کننده ضامن دیه است.»

ماده ۵۳۲ ق.م.ا.م. مصوب ۱۳۹۲: «در اثر برخورد دو وسیله نقلیه هرگاه رفتار دو یا یکی از آنها مشمول تعریف جنایت عمدی گردد حسب مورد به قصاص یا دیه محکوم می شود.»

و**فق بند «پ» ماده ۲۹۱** هرگاه جنایت به سبب تقصیر مرتکب واقع شود مشروط بر اینکه جنایت واقع شده یا نظیر آن مشمول تعریف جنایت عمدی نباشد جنایت شبه عمدی محسوب می شود بنابراین تصادفاتی که بنابر علل قضایی و تقصیر (بی احتیاطی و بی مبالاتی) به سبب تقصیر مرتکب واقع می شود شبه عمدی محسوب می شود.

ماده ۵۳۳ ق.م.ا مصوب ۱۳۹۲: «هرگاه دو یا چند نفر به نحو شرکت، سبب وقوع جنایت یا خسارتی بر دیگری گردند به طوری که آن جنایت یا خسارت به هر دو یا همگی مستند باشد به طور مساوی ضامن می باشند.»

ماده ۷۱۹ ق.م.ا مصوب ۱۳۷۵ (۹۴۵ شماره جدید): «هرگاه مصدوم نیاز به کمک فوری داشته و راننده با وجود امکان رساندن مصدوم به مراکز درمانی یا استمداد از مأموران انتظامی از این کار خودداری کند 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، ۷۱۵، ۷۱۶، محکوم خواهد شد. دادگاه نمی تواند در مورد این ماده اعمال کیفیت مخففه کند.»

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

تبصره ۲: «در تمام موارد مذکور هرگاه راننده مصدوم را به

نقاطی برای معالجه و استراحت برساند یا مأموران را از واقعه آگاه سازد و موجبات تخفیف آلام مصدوم را فراهم آورد، دادگاه مقررات تخفیف را درباره او رعایت خواهد کرد.»

ماده ۵۰۴ ق.م.ا.مصوب ۱۳۹۲ همانند ماده ۳۳۳ ق.م.ا.مصوب ۱۳۷۰ است که در آن اشعار شده هرگاه راننده‌ای که با داشتن مهارت و سرعت مجاز و مطمئن و رعایت سایر مقررات در حال حرکت است در حالی که قادر به کنترل وسیله نباشد و به کسی که حضورش در آن محل مجاز نیست بدون تقصیر برخورد نماید، ضامن منتفی و در غیر این صورت راننده ضامن است. تفاوت دو ماده قدیم و جدید اشاره شده در این است که در ماده ۳۳۳ قانون قدیم به عابر پیاده اشاره شده در حالی که در قانون جدید به کسی که حضورش در آن محل مجاز نیست تصریح شده که می‌تواند این نفر عابر پیاده، راکب موتورسیکلت، چوپان همراه با گله و رمه و راننده هر نوع وسیله نقلیه موتوری و غیر موتوری باشد.

در ماده ۲۶ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۸۹ به تکلیف عابران در مقابل حقوق آنها اشاره و اذعان شده که در صورتی که عابران به تکلیف مذکور عمل نکنند

و در صورت تصادف با وسیله نقلیه راننده مشروط به اینکه کلیه مقررات را رعایت نموده باشد وقادر به کنترل وسیله نقلیه و جلوگیری از تصادف یا ایجاد خسارت مادی و بدنی نباشد مسئولیتی نخواهد داشت. عدم مسئولیت راننده مانع از استفاده مصدوم یا وارث متوفی از مزایای بیمه نخواهد شد.

ماده ۴ قانون ایمنی راه‌ها و راه آهن مصوب ۱۳۴۹: ورود و عبور عابران پیاده و انواع وسایل نقلیه غیر مجاز و عبور دادن دام در شاهراه‌ها و همچنین توقف وسایط نقلیه در خطوط عبور ممنوع است. هر گاه به جهات مذکور حادثه‌ای واقع شود که منجر به ضرب یا جرح یا قتل یا خسارت مالی شود، راننده مجاز که وسیله نقلیه وی مجاز به حرکت در شاهراه باشد نسبت به موارد فوق مسئولیتی نخواهد داشت. ولی در هر حال مکلف است در صورت بروز حادثه وسیله نقلیه را در شانه سمت راست متوقف نموده و مصدوم را با وسیله نقلیه خود یا وسیله دیگر بلافاصله به اولین در مانگاه یا بیمارستان برساند و مراتب را به مأموران انتظامی اطلاع دهد. عدم مسئولیت راننده مذکور مانع استفاده شخص

ثالث از مقررات بیمه نخواهد بود. ماده مذکور دارای چهار تبصره می باشد که عبور موقت وسایل نقلیه دارای ضرورت عبور در ورود و شرایط تردد آنها را بیان می نماید. این گونه وسایل باید دارای مجوز بوده و در قسمت عقب درج جمله عبور آزاد بزرگراه نصب شود و در حال تردد نیز باید از خطوط مجاز استفاده نمایند. لیکن تبصره ۳ این ماده دارای اهمیت بوده که در زیر بیان می شود.

تبصره ۳: «مأمورین سازمان های دولتی و انتظامی یا افرادی که به سبب ضرورت جهت انجام مأموریت و ارائه خدمات در سطح یا حاشیه بزرگراه ها به صورت پیاده توقف یا تردد می نمایند با رعایت ضوابط ایمنی در صورت بروز حادثه از شمول حکم ماده ۴ مستثنی می باشند و مسئولیت راننده مقصر وسیله نقلیه مجاز که منجر به تصادف شده است، به قوت خود باقی است.»

فصل چهارم

سایر مقررات تصادفات



۱. تعزیرات و مجازات‌های بازدارنده

تا اینجا آنچه گفته شد در رابطه با مسئولیت کیفری و سهم تقصیر در تصادفات منجر به جرح و فوت بوده و در ادامه به مجازات‌ها بازدارنده که از نوع تعزیر است خواهیم پرداخت. در ماده ۷۲۸ ق.م.ا مصوب ۱۳۹۲ به جز مواد ۶۵۲ تا ۶۲۹ و مواد ۷۲۶ تا ۷۲۸ کتاب پنجم قانون مجازات اسلامی قدیم مصوب ۱۳۷۵/۳/۲ تنفیذ شده و محتمل است اصلاح کلی کتاب تعزیرات و مجازات‌های بازدارنده در آتی انجام پذیرد. در هر حال مواد ۷۱۴ تا ۷۲۵ ق.م.ا قدیم مصوب ۱۳۷۵ مرجع تعیین مجازات برای جرایم رانندگی است که به علت تداخل شماره مواد قدیم و جدید مواد ۷۱۴ تا ۷۲۵ به شماره‌های ۹۴۰ تا ۹۵۱ تبدیل می‌شود.

ماده ۷۱۴ (۹۴۰) هر گاه بی احتیاطی یا بی‌مبالاتی یا عدم رعایت نظامات دولتی یا عدم مهارت راننده یا متصدی وسیله نقلیه منتهی به قتل غیر عمدی شود مرتکب به شش ماه تا سه سال حبس و نیز پرداخت دیه در صورت مطالبه از ناحیه اولیای دم محکوم می‌شود.

ماده ۷۱۵ هر گاه یکی از جهات مذکور در ماده ۷۱۴

موجب مرض جسمی یا دماغی که غیر قابل علاج باشد یا از بین رفتن یکی از حواس یا از کار افتادن عضوی از اعضای 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 دو ماه تا یک 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 منافع یا یکی از اعضای بدن شود یا باعث از بین رفتن قسمتی از عضو مصدوم شود، بدون آنکه عضو از کار بیافتد یا باعث وضع حمل زن قبل از موعد طبیعی شود مرتکب به حبس از دو ماه تا شش ماه و پرداخت دیه در صورت مطالبه از ناحیه مصدوم محکوم خواهد شد.

ماده ۷۱۷ هرگاه هر یک از جهات مذکور در ماده ۷۱۴ موجب صدمه بدنی شود مرتکب به حبس از یک تا پنج ماه و پرداخت دیه در صورت مطالبه از ناحیه مصدوم محکوم می شود.

مواد ۷۱۸ در مورد مواد فوق هرگاه راننده یا متصدی وسایل نقلیه موتوری در موقع وقوع جرم، مست بوده یا پروانه

نداشته یا زیادتر از سرعت مقرر حرکت می‌کرده است یا آنکه دستگاه موتوری را با وجود نقص و عیب مکانیکی مؤثر در تصادف به کار انداخته یا در محل هایی که برای عبور پیاده‌رو علامت مخصوص گذارده شده است، مراعات لازم ننماید و یا از محل هایی که عبور از آن ممنوع گردیده است رانندگی نموده، به بیش از دو سوم حداکثر مجازات مذکور در مواد فوق محکوم خواهد شد دادگاه می‌تواند علاوه بر مجازات فوق مرتکب را برای مدت یک تا پنج سال از حق رانندگی یا تصدی وسایل نقلیه موتوری محروم کند.

ماده ۷۱۹ در بحث مواد متفرقه مطرح شده است و مواد ۷۲۴، ۷۲۳، ۷۲۲، ۷۲۱، ۷۲۰ و ۷۲۵ به سایر امور راهنمایی و رانندگی ارتباط کاری پیدا می‌نماید.

۲. تصادف با حیوانات

بر اساس تعریف ماده اول فصل اول مقررات عمومی کنوانسیون راجع به ترافیک راه‌ها مصوب ۸ نوامبر ۱۹۶۸ وین راننده به کسی که وسیله نقلیه موتوری و یا سایر وسایط نقلیه (مشمول بر دوچرخه) را می‌راند و یا گاورا به صورت واحد یا گله گوسفند و یا حیوانات بارکش یا زین شده را در جاده

هدایت می‌کند گفته می‌شود. تعریف فوق در بند ۵۶ ماده ۱ آیین نامه راهنمایی و رانندگی مصوب ۱۳۸۴ آمده است. بنابراین چوپان نقش راننده را داشته و در مقابل رعایت ایمنی در تردد حیوانات تحت کنترل خود دارای مسئولیت است. در ماده ۵۲۴ ق.م.ا مصوب ۱۳۹۲ اشعار شده هر گاه کسی که سوار حیوان است آن را در معابر عمومی یا دیگر محل‌های غیرمجاز متوقف کند در مورد تمام خسارت‌هایی که آن حیوان وارد می‌کند و مستند به فعل شخص مزبور می‌باشد ضامن است و چنانچه مهار حیوان در دست دیگری باشد مهارکننده به ترتیب فوق ضامن است. در ضمن در تبصره ۱ ماده ۵۲۲ نگهداری حیوانی که شخص توانایی حفظ آن را ندارد تقصیر محسوب می‌شود. پس با مطالعه موارد یادشده آشکار می‌شود حیواناتی که گاهی بدون مراقب در سطح راه‌های عمومی رها شده‌اند و خساراتی بر اثر ورود ناگهانی یا استقرار در نقاط دارای محدودیت دید ایجاد می‌نمایند مسئولیت صاحب خود را در پی دارند؛ لذا در ماده ۵۱۲ ق.م.ا مصوب ۱۳۹۲ اشعار شده هر گاه شخص در محل‌هایی که توقف در آنها مجاز نیست، توقف نماید یا شی یا حیوانی را در این محل‌ها مستقر سازد و... ضامن

دیه و سایر خسارات است مگر اینکه عابر با وسعت راه و محل عمداً بآن برخورد کند که در این صورت نه فقط خسارت به او تعلق نمی‌گیرد بلکه عهده دار خسارت وارده نیز می‌شود. به همین استناد در بررسی تصادف با حیوانات اهلی کارشناسان باید نوع محل از حیث وجود تابلوی منطقه تردد حیوانات اهلی، وسعت دید در محل، نوع کاربری راه، روشنایی محل و تحت کنترل بودن یا رها بودن حیوانات را مورد توجه قرار دهند و حسب موارد یاد شده نسبت به تخصیص تقصیر به راننده وسیله نقلیه، مالک حیوان یا راننده واحد رمه (چوپان) اتخاذ تصمیم نمایند در این بین ماده ۳۳۴ قانون مدنی در این مطلب که مالک و متصرف حیوان مسئول خسارتی نیست که از ناحیه آن حیوان وارد می‌شود مگر اینکه در حفظ حیوان تقصیر کرده باشد لیکن در هر حال اگر حیوان به واسطه عمل کسی منشاء ضرر گردد فاعل آن عمل مسئول خسارت وارده خواهد بود.

۳. تصادفات خسارتی و مسئولیت مدنی ناشی از آن

تصادفات خسارتی چه در نقش مباشر و چه در نقش تسبیب فرد را مشمول مسئولیت مدنی می‌نماید، زیرا ماده

۳۲۸ قانون مدنی ایران اشعار داشته هرکس مال غیر را تلف کند ضامن آن است و باید مثل یا قیمت آن را بدهد اعم از اینکه روی عمد تلف کرده باشد یا بدون عمد و اعم از اینکه عین باشد یا منفعت و اگر آن را ناقص یا معیوب کند ضامن نقص قیمت آن مال است.

ماده ۳۳۱ قانون مدنی ایران: «هرکس سبب تلف مالی شود باید مثل یا قیمت آن را بدهد و اگر سبب نقص یا عیب آن شده باشد باید از عهده نقص قیمت آن برآید.»

ماده ۳۳۲ قانون مدنی ایران: «هرگاه يك نفر سبب تلف مالی را ایجاد کند و دیگری مباشر تلف شدن آن مال بشود مباشر مسئول است نه مسبب، مگر اینکه سبب اقوی از مباشر باشد به نحوی که عرفاً اتلاف مستند به او باشد.»

ماده ۳۳۵ قانون مدنی: «در صورت تصادم بین دو کشتی یا دو قطار یا دو اتومبیل و امثال آنها مسئولیت، متوجه طرفی خواهد بود که تصادم در نتیجه عمد یا مسامحه او حاصل شده باشد و اگر طرفین، تقصیر و یا مسامحه کرده باشند هر دو مسئول خواهند بود.»

با استناد به مراتب فوق تصادفات خسارتی دارای جنبه حقوقی بوده و کارشناسان تصادفات فقط حسب ماده ۲ قانون رسیدگی فوری به خسارات ناشی از تصادفات رانندگی مصوب ۱۳۴۵ مکلف به اعلام نظریه و تعیین مقصر می‌باشند و به هیچ وجه مسئول اکراه در تودیع خسارت نبوده و دادگاه وفق ماده ۲ قانون مسئولیت مدنی مصوب ۱۳۳۹/۲/۷ مسئولیت محکوم کردن مقصر به پرداخت خسارت است.

«در موردی که عمل وارد کننده زیان موجب خسارت مادی یا معنوی زیان دیده شده باشد دادگاه پس از رسیدگی و ثبوت امر او را به جبران خسارات مزبور محکوم می‌نماید و چنانچه عمل وارد کننده زیان موجب یکی از خسارات مزبور باشد دادگاه او را به جبران همان نوع خساراتی که وارد نموده محکوم خواهد نمود.» در ضمن وفق ماده ۶ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی (مصوب ۱۳۸۹) مأموران راهنمایی و رانندگی به جز در موارد مصرح قانونی و موارد تصادف منجر به جرح و قتل مجاز به توقیف وسیله نقلیه موتوری نمی‌باشند. بنابراین مأموران حق توقیف خودرو به صرف تصادف خسارتی را نداشته مگر اینکه نقض سایر

قوانین مانند ماده ۱۹ قانون اصلاح قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث موصوب ۱۳۸۷/۴/۱۶ که اشعار نموده حرکت وسایل نقلیه موتوری زمینی بدون داشتن بیمه نامه موضوع این قانون ممنوع است، کلیه دارندگان وسایل مزبور مکلفند سند حاکی از انعقاد قرارداد بیمه را هنگام رانندگی همراه داشته باشند و در صورت درخواست مأموران راهنمایی و رانندگی و یا پلیس راه ارائه نمایند. مأموران راهنمایی و رانندگی پلیس راه موظفند وسایل نقلیه فاقد بیمه نامه موضوع این قانون را تا هنگام ارائه بیمه نامه مربوط در محل مطمئنی متوقف نموده و راننده متخلف را به پرداخت جریمه تعیین شده ملزم نمایند.

باتوجه به اینکه شمه‌ای از مسائل حقوقی مربوط به تصادفات را بیان کردیم حال به آموزش حقوقی جرم گزارش خلاف واقع که از مسائل مبتلابه در افسران کارشناس تصادفات می‌باشد می‌پردازیم.

۴. جرایم عمدی و غیر عمدی ناشی از تخلفات گزارش - نویسی (گزارش خلاف واقع)

از آنجایی که رسیدگی به تصادفات از وظایف و مسئولیت‌های خطیر قلمداد می‌شود؛ بنابراین کارشناسان تصادفات در راستای انجام وظیفه و مأموریت‌های محوله از شرایط ویژه‌ای برخوردار هستند. بر همین اساس در صورتی که کوچک‌ترین خللی در خصوص انعکاس صحیح نتیجه این وظایف و مأموریت‌ها به وجود آید، تبعات زیادی در پی داشته که بعضاً جبران آن خیلی مشکل یا غیر ممکن است. به همین دلیل قانونگذار به منظور پیشگیری از وقوع هرگونه خلل در راستای انعکاس صحیح وقایع گزارش شده توسط مأموران که مبنای تصمیم‌گیری قضایی و ... است اقدام به وضع ماده ۷۸ قانون مجازات جرایم نیروهای مسلح کرده است.

ماده ۷۸ ق.م.ج.ن.م: «هر نظامی‌ایی که به مناسبت انجام وظیفه عمداً گزارشی برخلاف واقع به فرماندهان و دیگر مقامات مسئول تقدیم کند و یا حقایق را کتمان کند و یا با سوء نیت گزارشی با تغییر ماهیت یا به طور ناقص ارائه دهد

یا عمداً جرایم ارتكابی کارکنان تحت امر خود را به مقامات ذیصلاح گزارش ندهد و یا از گزارش آن جلوگیری نماید یا گزارش‌ها و جرایم را به موقع اعلام نکند به ترتیب زیر محکوم می‌شود:

الف) چنانچه اعمال فوق موجب شکست جبهه اسلام یا تلفات جانی گردد به مجازات محارب؛

ب) در صورتی که موضوع به امور جنگی یا مسائل امنیت داخلی یا خارجی مرتبط باشد به حبس از دو تا پنج سال؛

ج) در سایر موارد به استثنای مواردی که صرفاً تخلف انضباطی محسوب می‌شود به حبس از سه ماه تا یک سال.

تبصره: «چنانچه اعمال مذکور موجب خسارات مالی گردد مرتکب علاوه بر مجازات فوق به جبران خسارات وارده نیز محکوم خواهد شد.»

به موجب ماده يك دستورالعمل اجرایی ماده ۱۳۰ ق.م.ج.ن.م مصوب ۸۳/۱۱/۲۷ مقام معظم رهبری و فرماندهی کل قوا «گزارش خلاف واقع در موارد زیر صرفاً تخلف انضباطی محسوب می‌شود»:

۱. گزارش خلاف واقع، کتمان حقیقت، گزارش با تغییر ماهیت، گزارش ناقص و عدم اعلام به موقع گزارش هادر مورد اعمالی که جنبه مجرمانه نداشته باشد و یا مقدمه انجام جرم و یا سوء استفاده مالی نباشد و باعث اخلال در وظایف و مأموریت‌های یگان نشود.

۲. هرگاه گزارش خلاف واقع، کتمان حقایق، گزارش با تغییر ماهیت، گزارش ناقص، عدم گزارش جرایم به مقامات ذی صلاح، جلوگیری از گزارش جرایم و عدم اعلام به موقع گزارش‌ها و جرایم ناشی از بی‌مبالاتی و سهل‌انگاری باشد و موجب خسارات عمده و یا جنایت بر اعضاء نشده باشد.

مفهوم کتمان حقایق: «هرگاه افراد نظامی در محدوده امور محوله شاهد و ناظر وقایعی باشند که حسب وظیفه و برابر رویه جاری باید آن را گزارش نمایند در این صورت اگر اقدام به مخفی کاری و پنهان کاری و کتمان کردن موضوع نمایند مرتکب جرم کتمان حقیقت شده‌اند.»

گزارش با تغییر ماهیت: «به معنای اینکه ماهیت و محتوای گزارش ارائه شده طوری تغییر یابد که با حقایق فاصله داشته باشد یعنی گزارش دهنده اصولاً چیز دیگری غیر از حقایق موجود گزارش کند.»

گزارش ناقص: یعنی اینکه گزارش دهنده مطالبی نارسا، ناتمام، ناکافی و اصولاً مطالبی دست‌وپا شکسته به مسئول بالایی خود ارائه دهد که نتواند مبنای تصمیم‌گیری صحیح او واقع شود.

با اوصاف یاد شده کارشناسان تصادفات باید دقت نمایند تا گزارش‌های آنها کامل باشد و محتوای حقوقی و فنی لازم را دارا باشد تا از هرگونه شبهه و ابهام موجب تداعی گزارش خلاف واقع اجتناب شود.

منابع

- قرآن مجید.
- آشوری، محمد(۱۳۸۵)، آئین دادرسی کیفری، چاپ هفتم، تهران: سمت.
- زراعت، عباس(۱۳۸۸)، ادله اثبات دعوا، کاشان: قانونمدار.
- قانون آئین دادرسی دادگاه‌های عمومی و انقلاب در امور مدنی (مصوب ۱۳۷۹/۰۱/۲۱).
- قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی ابلاغیه (۱۳۹۰)، تهران: دفتر تحقیقات کاربردی پلیس راهور ناجا.
- قانون رسیدگی فوری به خسارات ناشی از تصادفات رانندگی به وسیله نقلیه موتوری (مصوب ۱۳۴۵).
- قانون مجازات جرایم نیروهای مسلح جمهوری اسلامی ایران(۱۳۸۲).
- کاتوزیان ناصر(۱۳۷۴)، دوره مقدماتی حق مدنی وقایع حقوقی، تهران: نشر یلدا.
- کنوانسیون ۲۸، نوامبر ۱۹۶۸ وین در خصوص ترافیک راه‌ها.
- لئونارد ایونس(۱۳۸۷)، ایمنی ترافیک، ترجمه اسماعیلی علیرضا، پاک گوهر علیرضا، تهران: دفتر تحقیقات کاربردی پلیس راهور.
- معین محمد(۱۳۷۱)، فرهنگ فارسی، تهران: امیرکبیر.
- منصور جهانگیر(۱۳۹۲) قانون مجازات اسلامی مصوبه ۱۳۹۲، ۱، ۲، تهران: نشر دیدار.

- موسوی اردبیلی، سید عبدالکریم (۱۴۰۸)، فقه، قم: مکتبه امیرالمؤمنین.
- موسوی گلپایگانی، سید محمدرضا (۱۳۶۴)، مجمع المسائل، ج ۳، قم: دارالقرآن الکریم.
- نجفی، محمد حسن (۱۳۶۷)، جواهر الکلام ص شرح شرایع الاسلام، تهران: دارالمکتبیه الاسلامیه.
- ولیدی، محمد صالح (۱۳۷۳)، حقوق جزای اختصاصی (جلد دوم)، تهران: سپهر.