

بررسی تصادفات رانندگی و مسئولیت اشخاص و سازمانها در جبران خسارت مطابق با تبصره 3 ماده 14 قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب 1389

مراد مرادی، کارشناس ارشد مدیریت ترافیک و کارشناس عالی تصادفات¹
سعید کاظمی، دانشجوی کارشناسی ارشد مدیریت ترافیک دانشگاه علوم انتظامی²

¹09188321850

²09122712373

چکیده:

قصور اشخاص و سازمانها (مانند شهرداری ها، ادارات راه و ترابری، برق، آب، گاز، مخابرات یا پیمانکاران آنها) هنگام انجام عملیات اجرایی یا کوتاهی در انجام وظایف و مسئولیت های خود همچون عدم نصب علائم استاندارد و عدم رفع نقص و بی توجهی به ضوابط ایمن سازی منجر به وقوع تصادفات مرگباری می گردد و صدمات و هزینه های جبران ناپذیری بر مردم و دولت تحمیل مینماید.

تحقیق حاضر با روش اسنادی و کتابخانه ای با یک هدف اساسی در پی ((بررسی تصادفات رانندگی و مسئولیت اشخاص (غیر از راننده) و سازمانها در جبران خسارت مطابق با تبصره 3 ماده 14 قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب 1389)) بمنظور افزایش ایمنی عبور و مرور و پیشگیری از وقوع تصادفات و صدمات بدنی ناشی از آن و افزایش سطح آگاهی مسئولین سازمانها و کارشناسان تصادفات تهیه گردیده است.

در نهایت پس از بررسی و تجزیه و تحلیل تبصره 3 ماده 14 قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی، مواردی که از آنها به عنوان نقص راه یا نقص وسیله نقلیه یاد میشود و شرایطی که باعث میشود سازمانها یا اشخاص (غیر از راننده) بمنظور جبران خسارت در تصادفات مسئول شناخته شوند احصا و بررسی گردید تا سازمانهای مربوطه با آگاهی از آنها در جهت شناخت و رفع کاستی ها گام برداشته و ضمن کنترل این موضوع از آسیب رسیدن به مردم جلوگیری نمایند و همچنین مشخص گردید که این تبصره به دنبال جبران خسارت زیان دیده گام برداشته است و برای اشخاص (غیر از راننده) یا سازمانهای دخیل در تصادف یک نوع مسئولیت بدون تقصیر قائل شده است.

کلید واژه ها: قانون، تصادفات رانندگی، وسیله نقلیه، راهنمایی و رانندگی

1- مقدمه

تصادفات یکی از مهمترین حوادث غیر عمدی در جهان محسوب می شود، به طوری که سالیانه در حدود 1/2 میلیون نفر در سراسر جهان در اثر این حوادث جان خود را از دست می دهند. مرگ های ناشی از تصادفات رانندگی در سال 1998 در جهان در هر دو جنس در حدود 19/9 مرگ در هر صد هزار نفر بوده است که این میزان برای جنس مذکر 28/8 و برای جنس مونث 10/8 در صد هزار نفر بوده است. [1] هم اکنون در ایران تصادفات دومین علت مرگ و میر در کل و اولین علت مرگ در آسیب های غیر عمدی محسوب میشود. [2]

در بحث علت شناسی این حوادث باید متذکر شد که عوامل مرتبط با این حوادث بسیار متنوع می باشد و در متون مختلف تقسیم بندی های زیادی در این زمینه صورت گرفته است؛ اما بطور کلی عوامل اصلی آن را می توان به چهار دسته طبقه بندی نمود: عوامل انسانی (رفتاری)، عوامل فنی (راه و وسیله نقلیه)، عوامل محیطی و عوامل سازمانی که هر کدام به نسبت قابل توجهی در بروز تصادفات نقش دارند. [3]

تشخیص و تعیین صحیح علت وقوع تصادفات ضمن آن که باعث حفظ حقوق شهر وندی و جلوگیری از اطلاع دادرسی میشود موجب نمایان شدن عوامل بوجود آورنده تصادف نیز خواهد شد و در پیگیری رفع آن به منظور پیشگیری از حوادث مشابه بعدی بسیار موثر خواهد بود. لذا با توجه به ((تبصره 3 ماده 14 قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب 1389/12/28)) و بمنظور افزایش ایمنی عبور و مرور و پیشگیری از وقوع تصادفات و صدمات بدنی ناشی از آن و افزایش سطح آگاهی مسئولین سازمانها و کارشناسان تصادفات می بایست موارد قصور سازمانها در انجام وظایف محوله مشخص گردیده تا سازمانهای مربوطه با آگاهی از آنها در جهت رفع کاستی ها گام برداشته و ضمن کنترل این موضوع از آسیب رسیدن به مردم جلوگیری نمایند.

2- کلیات :

2-1- هدف اصلی:

افزایش ایمنی عبور و مرور و پیشگیری از وقوع تصادفات و صدمات بدنی ناشی از قصور اشخاص یا سازمانها.

2-2- اهداف فرعی:

- 1) احصا علت های وقوع تصادفات ناشی از قصور اشخاص (غیر از راننده) و سازمانها.
- 2) آگاهی از مسئولیت جبران خسارت از سوی اشخاص (غیر از راننده) و سازمانها در تصادفات رانندگی.
- 3) شناخت نواقص راه و وسیله نقلیه و لحاظ نمودن آنها در علت تامه تصادف توسط کارشناسان تصادفات.

- 4) افزایش سطح آگاهی کارشناسان تصادفات و اعمال روش یکنواخت و قانون مند توسط کارشناسان در تعیین علت تصادفات.
- 5) تجزیه و تحلیل و پیگیری سهم راه و وسیله نقلیه در وقوع تصادفات.

3- سوالات :

- 1) مسئولیت جبران خسارت اشخاص (غیر از راننده) و سازمانها در تصادفات رانندگی در چه شرایطی است؟
- 2) نواقص راه و وسیله نقلیه موثر در وقوع تصادفات کدام اند؟
- 3) علت های وقوع تصادفات ناشی از قصور اشخاص و سازمانها چیست؟

4- روش جمع آوری اطلاعات:

در این تحقیق از روش کتابخانه ای و اسنادی برای جمع آوری داده ها و اطلاعات مورد نیاز استفاده شده است. به این معنا که با مطالعه منابع مدون موجود و مرتبط شامل کتب ، مقالات ، نشریات ، جزوات ، آیین نامه ها ، دستور العملها ، تحقیقات علمی و همچنین منابع اینترنتی ، بخشی از اطلاعات مورد نیاز تحقیق گرد آوری شده است.

5- ضرورت تحقیق:

با عنایت به جدید بودن قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی و با توجه به اینکه تاکنون تحقیق جامعی در خصوص ممسئولیت اشخاص و سازمانها در تصادفات رانندگی مطابق تبصره 3 ماده 14 قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی صورت نگرفته است بنابراین ضرورت این تحقیق احساس می گردد.

6- تعاریف:

6-1- تبصره 3 ماده 14 قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی:

((در صورتی که بر اساس نظر کارشناسان تصادفات نقص راه یا وسیله نقلیه موثر در علت تصادفات باشد حسب مورد متصدیان ذیربط ،مسئول جبران خسارت وارده بوده و با آنان برابر قانون رفتار خواهد شد.)) [4]

2-6- تصادف:

حادثه ناگواری که اتفاق می افتد آنرا تصادف یا تصادم میگویند. تصادف به منزله ، مصادف شدن با برخورد نمودن و تصادم یعنی صدمه دیدن، صدمه وارد شدن به شخص یا چیزی مانند اتومبیل و غیره. بعبارت دیگر وقوع یک سانحه منجر به جرح ، فوت ، خسارت ، یا ترکیبی از این سه حالت که در نتیجه برخورد یک وسیله نقلیه با یک یا چند وسیله نقلیه دیگر یا انسان یا حیوان یا شیء به وجود می آید و باعث تلفات جانی و یا خسارت می گردد. [5]

3-6- کارشناسان تصادفات:

افرادی آموزش دیده و متخصص که با جمع آوری و بررسی و تجزیه تحلیل اطلاعات مربوط به تصادفات ، علت اصلی وقوع تصادفات را تعیین مینمایند. [6]

4-6- متصدیان ذیربط:

تمامی اشخاص وسازمانها که می توانند بنحوی در بروز تصادف نقش داشته باشند (مانند شهرداری ها، ادارات راه و ترابری ، برق ، آب ، گاز ، مخابرات یا پیمانکاران آنها همچنین سازندگان وسایل نقلیه ، تعمیرکاران وسایل نقلیه و یا تولید کنندگان و فروشندگان قطعات وسایل نقلیه).

5-6- نقص وسیله نقلیه:

مطابق بند 94 ماده 1 آیین نامه راهور ((هر نوع نقصان یا تغییر در وضعیت ظاهری و فنی وسیله نقلیه که موجب کاهش ضریب ایمنی در رانندگی و یا افزایش بیش از حد مجاز گاز های آلاینده هوا و یا آلودگی بیش از حد مجاز صدا گردد.)) [7]

6-6- نقص راه :

هر نوع نقص و کمبود در رویه ، شانه ، حفاظ و علائم عمودی و افقی راه که موجب انحراف و عدم تصمیم گیری صحیح راننده و به طور مستقیم باعث وجود حادثه شود و یا اینکه وقوع آنرا تسهیل نماید. [8]

7- صور مختلف نقص راه در بروز تصادفات:

نقص راه به صورت یکی از انواع زیر نمایان میگردد که همواره می بایست مورد توجه مسئولین سازمانها به منظور رفع آن قرار گیرد و همچنین کارشناسان تصادفات نیز بایستی در حین رسیدگی به تصادفات بمنظور مشخص نمودن میزان تاثیر نقص موجود در راه در بروز تصادفات با انواع آن آشنایی داشته و در

اظهار نظرات کارشناسی خود نقص راه را مد نظر قرار داده و در صورت تشخیص موثر بودن نقص راه در بروز تصادف، سازمان یا اشخاص ذیربط را مسئول در حادثه و جبران خسارت قرار دهد. نقص راه در یکی از صور ذیل قابل تشخیص می باشد:

7-1- کندگی سطح راه :

این کندگی بعضاً توسط ادارات ذیربط جهت عملیات عمرانی راه، آب و فاضلاب، مخابرات،... انجام و بدون نصب علائم لازم و ایمن سازی رها گردیده و یا کندگی ناشی از فرسودگی سطح آسفالت و یا نزولات آسمانی می باشد و مسئولین نگهداری راه در ترمیم یا ایمن سازی آن بی توجهی نموده و این کندگی ها باعث انحراف وسایل نقلیه در محل وقوع حادثه می گردد. [8]

7-2- نصب و ایجاد کاهنده های سرعت غیر استاندارد:

نصب و ایجاد کاهنده های سرعت می بایست مطابق با استاندارد های تعیین شده باشد. بطوریکه میزان ارتفاع، جانمایی، علائم مورد نیاز آنها مشخص شده باشد. بنابر این در صورتی که شرایط و نحوه ایجاد کاهنده های سرعت مطابق موارد تعیین شده نباشد و به همین دلیل تصادف بوقوع پیوسته باشد، سازمان ذیربط به عنوان مقصر در تصادف و مسئول جبران خسارت تعیین خواهد شد. [8]

7-3- اختلاف در شانه راه :

در راهها میزان اختلاف شانه با سطح اصلی راه و خط عبور بایستی به نحوی باشد که به هنگام خروج وسیله نقلیه از سطح راه و ورود به آن شانه یا برگشت مجدد باعث انحراف یا واژگونی وسیله نقلیه نشود. (معمولاً حداکثر اختلاف در سطح 5 سانتی متر می باشد). [8]

7-4- عدم ایمن سازی به هنگام عملیات اجرایی در سطح راهها:

نحوه ایمن سازی و استاندارد و نصب علائم مورد نیاز که در نشریه 7-267 آیین نامه ایمنی راه وزارت راه و ترابری و سازمان مدیریت درج گردیده است، نقص یا عدم استفاده از آنها به عنوان قصور سازمان یا شرکت ذیربط در علت تامه تصادف لحاظ خواهد شد. [8]

موارد ایمن سازی در این بخش عبارتند از:

7-4-1) محکم کردن علام به طور مناسب در جای خود: برای محکم کردن و محافظت علائم و تجهیزات، به طوری که در اثر ترافیک عبوری و سایر عوامل موجود از جای خود حرکت نکرده و ثابت بمانند، باید از

کسیه های نازک حاوی ماسه یا دیگر مصالح ریز دانه که فاقد خاک رس یا سایر دانه های چسبنده هستند ، استفاده نمود.[9]

7-4-2) قابل دید بودن علائم : کلیه علائم باید در شب هنگام یا در مواقعی که محدودیت دید وجود دارد ، دارای منبع روشن کننده یا مواد منعکس کننده مناسب باشد.[9]

7-4-3) علائم اضافی: در راههای با جدا کننده وسط ، باید علائم در دو سمت راه به کار روند ، نباید به صورت پیچیده ، نصب و کارگذاری شوند و یا در زمانی بیش از زمان مورد نیاز استفاده گردند.[9]

7-4-4) تمیز کردن: گل ولای و دیگر مواد زائد نباید در محل اجرای عملیات انباشته شوند.[9]

7-4-5) ارتفاع نصب علائم: لبه پایینی علائم باید 150 سانتی متر بالاتر از لبه سواره رو قرار گیرد.[9]

7-4-6) نحوه قرار گرفتن علائم: نحوه قرار گرفتن علائم در راههای با جدا کننده وسط (آزادراهها و بزرگراهها) ، علائم باید در سمت راست جاده (سمت حرکت) به صورتی قرار داده شوند که نزدیک ترین لبه آن از کناره آسفالت 120 سانتیمتر فاصله داشته باشد و در جایی که شانه راه آسفالت شده دارد، این فاصله از کنارشانه ، 75 سانتیمتر باشد. در این راهها برای تاکید بیشتر ، باید علائم در سمت چپ (رفیوژ میانی) نیز تکرار گردند.[9]

7-5-حفاظ غیر استاندارد:

حفاظ منصوبه در حاشیه راه ضمن آنکه بایستی با فاصله مناسب از شانه راه نصب گردد مقاومت و میزان استحکام و نگه دارندگی آن نیز باید متناسب با نوع وسایل نقلیه سنگین مجاز عبوری در محور باشد. [8]

7-6-کمبود علائم هشدار دهنده در نقاط پر حادثه:

در صورتیکه حسب اعلام پلیس نقطه یا مقطعی به عنوان نقاط پر حادثه تعیین و اعلام گردیده باشد سازمان ذیربط موظف است در اسرع وقت اصلاح آن را در دستور کار قرار داده و تا رفع و اصلاح نسبت به نصب علائم هشدار دهنده ((اعلام خطر،نقطه حادثه خیز است، تعیین محدودیت سرعت ، نصب چراغ چشمک زن)) اقدام نماید. در صورت قصور مراتب در علت تامه تصادف لحاظ خواهد شد. [8]

7-7-عدم اصلاح نقاط پر حادثه:

در صورتیکه سازمان مسئول اقدام به نصب علائم هشدار دهنده مطابق بند بالا در نقطه پر حادثه نموده اما باز هم حوادث رانندگی به وقوع پیوسته باشد پلیس راه یا راهور محل موظف است با انجام مکاتبات نسبت به پیگیری موضوع جهت رفع نقص اقدام نماید. چنانچه با وجود مکاتبه و پیگیری سازمان یا اداره مربوطه

اقدام موثری در این خصوص ننماید کارشناس تصادفات موظف است با استناد به سوابق مکاتبات انجام شده قصور آن سازمان را در علت تامه تصادف لحاظ نماید. [8]

7-8- قیر اندود بودن سطح راه:

عدم توجه به کیفیت و استاندارد بودن مصالح مورد استفاده در آسفالت باعث می شود اجزای مربوطه نگهداری لازم را نداشته باشند و سطح راه در تابستان و زمستان لغزندگی بیش از حد برای وسایل نقلیه ایجاد نماید. در این صورت افسر کارشناسی موظف است قصور سازمان مربوطه در علت تامه تصادف را لحاظ نماید. [8]

7-9- نبود یا نقص روشنایی در معبر:

در سر بالایی های تند ، نقاطی که اکثر مواقع مه آلود می باشد و داخل تونل ها عدم وجود روشنایی باعث عدم شناخت و دید کافی برای رانندگان می شود و سایر مواردی که پلیس از قبل ضرورت تامین روشنایی معابر مذکور را به اداره ذیربط اعلام تا نسبت به انجام آن اقدام نمایند در صورت قصور و بوجود آمدن حادثه ناشی از عدم وجود روشنایی مناسب در علت تامه تصادف باید لحاظ شود. [8]

8- آمار تصادفات سازمانهای مقصر در 8 ماهه سال 90: [10]

سازمان مقصر	وزارت راه	وزارت آموزش و پرورش	اداره برق	اداره آب و فاضلاب	اداره مخابرات	دانشگاه	شهرداری	شرکت گاز	مجموع
تعداد تصادفات	3	1	4	6	3	1	145	2	165

9- نمونه هایی از تصادفات ، علل وقوع آنها و مسئولیت سازمانها در قبال آن: [10]

ردیف	نوع تصادف	تاریخ تصادف	سازمان مقصر	علت اصلی	نام معبر
1	جرحی	90/7/25	شهرداری	اختلاف سطح راه	بزرگراه مدرس
2	جرحی	90/8/13	شهرداری	عدم مهار گازوئیل سطح راه	شیخ فضل ا...
3	جرحی	90/8/19	شهرداری	عدم نصب علائم ایمنی	چمران
4	خسارتی	90/8/30	شهرداری	عدم نصب صحیح دریچه	شیخ فضل ا...
5	خسارتی	90/7/16	شهرداری	عدم جمع آوری بشکه های ترافیکی	مدرس

10- صور مختلف نقص وسیله نقلیه در بروز تصادفات:

نقص وسیله نقلیه به صورت یکی از انواع زیر نمایان می‌گردد که همواره می‌بایست مورد توجه سازندگان و تعمیرکاران وسایل نقلیه و یا تولید کنندگان و فروشندگان قطعات وسایل نقلیه به منظور رفع آن قرار گیرد و همچنین کارشناسان تصادفات نیز در حین رسیدگی به تصادفات بمنظور مشخص نمودن میزان تاثیر نقص فنی وسیله نقلیه و موثر در بروز تصادفات با انواع آن آشنایی داشته و در اظهار نظرات کارشناسی خود نقص وسیله نقلیه را مد نظر قرار داده و در صورت تشخیص موثر بودن نقص وسیله نقلیه در بروز تصادف، سازمان، شرکت، اداره، کارخانه یا اشخاص ذیربط را مسئول در حادثه و جبران خسارت مورد لحاظ قرار دهد.

نقص وسیله نقلیه در یکی از صور ذیل قابل تشخیص می‌باشد:

10-1- نقص در سیستم ترمز:

وسيله نقلیه ای که می‌بایست از تاریخ 88/2/1 توسط کارخانه سازنده برای آن سیستم ترمز ضد قفل (ABS) نصب شود اما انجام نشده است و یا در صورت نصب سیستم بطور ناگهانی و به صورت حادث دچار نقص فنی شده باشد و سیستم موجود استاندارد های لازم و یا قدرت نگهداری لازم را نداشته باشد، در این موارد در علت تامه تصادف باید کارخانه سازنده یا شرکت وارد کننده به عنوان مقصر تعیین گردد. [8]

10-2- نقص در سیستم چرخها:

شامل رینگ چرخها، توپی، پیچهای چرخ، ژامبون چرخ، می باشد که چنانچه مشخص گردد استحکام و نگهداری لازم را از ابتدا دارا نبوده اند، در علت تامه تصادف باید شرکت سازنده یا وارد کننده به عنوان مقصر تعیین گردد. [8]

10-3- نقص در لاستیک:

در صورت سپری نشدن زمان گارانتی، عمر مفید و قانونی آن چنانچه بطور ناگهانی بترکد یا دو پوست شود و موجب تصادف یا واژگونی وسیله نقلیه گردد در علت تامه تصادف باید شرکت سازنده یا وارد کننده به عنوان مقصر حادثه و مسئول در جبران خسارت تعیین شود. [8]

10-4- نقص در سیستم انتقال نیرو:

شامل قفل شدن ناگهانی گیربکس یا دیفرانسیل در حین حرکت، بریدن پولس‌ها، چهار شاخه گاردان، میل گاردان، در صورت سپری نشدن زمان گارانتی، عمر مفید و قانونی آن و در صورتی که موجب تصادف یا واژگونی وسیله نقلیه گردد در علت تامه تصادف باید شرکت سازنده یا وارد کننده به عنوان مقصر حادثه و مسئول در جبران خسارت تعیین شود. [8]

10-5- نقص سیستم ایمنی داخل خودرو:

با توجه به الزام نصب سیستم ایمنی کیسه هوا در داخل خودرو از تاریخ 90/1/1 و یا در صورت عدم کارایی آن و یا وجود زائده در داخل خودرو، بر روی و یا جلو داشبورد که وسیله نقلیه را غیر ایمن نموده باشد و همچنین کمربند ایمنی غیر استاندارد که به هنگام وقوع حادثه شدت صدمه را برای راننده یا سرنشین ایجاد نماید، در علت تامه تصادف باید شرکت سازنده یا وارد کننده به عنوان مقصر حادثه و مسئول در جبران خسارت تعیین شود. [8]

11- مسئولیت اشخاص (غیر از راننده) و سازمانها در جبران خسارت مطابق تبصره 3 ماده 14:

11-الف) مسئولیت سازمانها در تصادفات ناشی از نقص راه:

11-الف-1) مسئولیت بدون تقصیر سازمانها در تصادفات ناشی از نقص راه:

متن تبصره 3 ماده 14 قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی در خصوص مسئولیت سازمانهای ذیربط اشعار میدارد: ((در صورتی که بر اساس نظر کارشناسان تصادفات نقص راه یا وسیله نقلیه موثر در علت تصادفات باشد حسب مورد متصدیان ذیربط، مسئول جبران خسارت وارده بوده و با آنان برابر قانون رفتار خواهد شد.))

از این تبصره بر می آید که زمانی که نقص راه موثر در علت وقوع تصادف باشد سازمان های ذیربط (حسب مورد شهرداری ها در شهر و وزارت راه در راه های برون شهری) موظف به جبران خسارت می باشند بدون اینکه زیان دیده نیازی به اثبات کوتاهی و تقصیر سازمان مربوطه در نگهداری و ایمن سازی و رفع نقص راه داشته باشد. بعبارتی دیگر این تبصره برای سازمان های ذیربط برای جبران خسارت بطور مطلق یک نوع مسئولیت بدون تقصیر قائل شده است و برای جبران خسارت زیان دیده لزوم داشتن قصور و کوتاهی از طرف سازمان ملاک نبوده و این قانون در پی حمایت از زیان دیده بر آمده است. این در حالی است که تا قبل از تصویب این قانون مسئولیت سازمانها برای جبران خسارت در این قبیل تصادفات زمانی محرز میشد که اثبات میشد قصوری از طرف سازمان مربوطه در رفع نقص منجر به تصادف وجود داشته است.

11-الف-2) عدم نیاز به فاصله زمانی متعارف از بروز نقص راه تا وقوع تصادف ناشی از نقص راه مذکور:

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

11-ب) مسئولیت تولید کنندگان، واردکنندگان، فروشندگان و تعمیرکاران در تصادفات ناشی از نقص وسیله نقلیه :

قبل از تجزیه و تحلیل تبصره 3 ماده 14 قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی در رابطه با مسئولیت تولید کنندگان، واردکنندگان وسایل نقلیه و همچنین فروشندگان و تعمیرکاران قطعات و لوازم وسایل نقلیه در تصادفات ناشی از نقص وسیله نقلیه توضیح مطالب ذیل امری ضروری است:

عیب و نقص وسایل نقلیه بر دو نوع است:

الف) عیب و نقص حادث: عیب و نقصی است که راننده از آن مطلع نبوده یا از راننده متعارف نمی‌توان انتظار اطلاع از آن را داشت از قبیل عیب و نقص های ناگهانی مانند پاره شدن ناگهانی لوله ترمز یا بریدن میل فرمان یا ترکیدن ناگهانی لاستیک نو.

ب) عیب و نقص مستمر: عیب و نقصی است که یا راننده از آن مطلع بوده یا از راننده متعارف، انتظار اطلاع از آن را می‌رود. به عنوان مثال اطلاع راننده از عیبی که کنترل اولیه آن به عهده راننده است از قبیل کنترل اولیه ترمز و وضعیت لاستیک اطلاعاتی نوعی و متعارف است. اگر راننده این تکلیف را انجام ندهد خطا کار تلقی میشود و یا علی‌رغم اطلاع از عیب و نقص ادامه رانندگی تخلف تلقی میشود؛ بنابراین، راننده نسبت به بعضی عیوب یا آگاه است یا باید آگاه باشد با این وجود اگر رانندگی کند، عادلانه خواهد بود اگر تحمل عواقب آنرا بر عهده او بگذاریم؛ به عنوان مثال اطلاع از چراغهای جلو و عقب وسیله نقلیه، فرمان و شیشه جلو، بوق، سیم برق اتومبیل نسبتاً آسان است؛ بنابراین در این موارد از راننده متعارف انتظار اطلاع از آن می‌رود. [11]

مطابق با تبصره 3 ماده 14 قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی حسب مورد تولید کنندگان و وارد کنندگان وسایل نقلیه و فروشندگان و تعمیرکاران قطعات وسایل نقلیه در تصادفات ناشی از نقص وسایل نقلیه، مقصر در حادثه و مسئول جبران خسارت شناخته می‌شوند که عیب و نقص موثر در تصادف مطابق تعریف و توضیح فوق از نوع **عیب و نقص حادث** باشد. بعبارتی چنانچه تصادفی ناشی از عیب و نقص مستمر وسیله نقلیه روی دهد، متصرف یا مالک قانونی وسیله نقلیه، مقصر در حادثه و مسئول جبران خسارت بوده و هیچ مسئولیتی متوجه سازندگان و وارد کنندگان و فروشندگان و تعمیرکاران وسایل نقلیه نخواهد بود و بنابر این اشخاص (غیر از راننده) و کارخانجات و شرکتها و... تنها در یک صورت در تصادفات مسئول تلقی می‌گردند که عیب و نقص موثر در تصادف از نوع عیب و نقص **حادث** باشد.

12- نتیجه گیری و پیشنهاد

- 1- با عنایت به اینکه تنظیف و نگاهداری و تسطیح معابر و انهار عمومی و مجاری آب ها و فاضلاب و تصویه قنوات مربوط به شهر و تامین آب و روشنایی ممکنه از وظایف شهرداری میباشد [5]، پیشنهاد میگردد که مسئولین شهرداری با بکارگیری از گشت های ویژه در سطح معابر ، معایب و نواقص سطح راه را شناسایی تا هر چه سریعتر به رفع آن پردازند.
- 2- نصب علائم عمودی و افقی و تجهیزات ایمنی لازم و تامین روشنایی در طول راهها و مرمت و با نگهداری راه های برون شهری بمنظور افزایش ضریب ایمنی عبور و مرور و کاهش احتمال وقوع تصادفات توسط وزارت راه و شهر سازی.
- 3- توجه مسئولین سازمانهای ذیربط در بحث بازدید و بازرسی ایمنی راه به نحوی که هرچه فعال تر به این مهم پردازند و عمل کنند.
- 4- تخصیص بودجه کافی از سوی وزارت راه در راههای برون شهری و شهرداریها در شهر بمنظور شناسایی نقاط حادثه خیز (black spot) و رفع و اصلاح نقاط بمنظور پیشگیری از وقوع تصادفات.
- 5- ارائه پیشنهادات اصلاح هندسی از سوی عوامل پلیس راهور و پلیس راه به شهرداری و ادارت راه با توجه به آمار تعداد تصادفات، آگاهی از نقاط حادثه خیز ، شناخت کافی از حوزه استحفاظی و و دارا بودن از تجارب خدمتی ارزنده.
- 6- استفاده سازندگان از اجناس مرغوب و دارای استاندارد در ساخت وسایل نقلیه و سرمایه گذاری وارد کنندگان وسایل نقلیه در خریداری وسایل نقلیه ایمن و استاندارد بمنظور پیشگیری از وقوع عیب و نقص فنی حادث در وسایل نقلیه.
- 7- بررسی و آزمایش های مکرر سازندگان وسایل نقلیه از تولیدات و اطمینان از ایمنی آنها.
- 8- ارائه تسهیلات از سوی دولت به وارد کنندگان وسایل نقلیه ای که از ایمنی بیشتری برخوردارند.
- 9- برگزاری کلاسهای آموزشی برای افسران رسیدگی به تصادفات پلیس راهور و پلیس راه در رابطه با مسئولیت اشخاص (غیر از راننده) و سازمانها در تصادفات رانندگی مطابق با تبصره 3 ماده 14 قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی به نحوی که در رسیدگی به تصادفات تاثیر نقص راه و وسیله نقلیه را مد نظر قرار دهند و نسبت به آن بی تفاوت نباشند.

12- منابع و مآخذ:

- 1) اکبری، اسماعیل، نقوی، محسن، (1381)، همه گیرشناختی آسیب های ناشی از علل خارجی (حوادث) در ایران، انتشارات فکرت تهران، چاپ اول.
- 2) نادر پور، حسین، (1380)، بررسی راهکار های ارتقای کیفی معاینات پزشکی رانندگان، مجموعه مقالات کنفرانس مدیریت ترافیک، تهران، چاپ اول.
- 3) Kats, J. Douglas, J. (2000), *Prompting health: knowledge and prac, second edition, Macmilian Press LTD. pp65.*
- 4) معاونت تدوین، تنقیح و انتشار قوانین و مقررات، (1390)، قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی، تهران، چاپ اول.
- 5) لایقی، ایرج، (1384)، تصادفات، انتشارات جهان جام جم، چاپ اول.
- 6) فرزاد، منصور، (1381)، مجموعه جزوات راهور، دانشگاه علوم انتظامی، چاپ اول.
- 7) بلغاری، محمد، (1380)، مجموعه قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی، امور حمل و نقل و ترافیک، انتشارات مجد، چاپ دوم.
- 8) دستور العمل شماره 97 پلیس راهور ناجا، (1390)، چگونگی تعیین حق السهم راه و وسیله نقلیه در تصادفات.
- 9) روشنی، غلامرضا، (1389)، وظایف پلیس راهور در کنترل عملیات اجرایی در سطح راهها، نشر روشنی، چاپ اول.
- 10) آمار تصادفات ناشی از نقص راه و قصور سازمانهای دولتی راهور تهران بزرگ، (1390)، اداره تصادفات معاونت ترافیکی.
- 11) عباسلو، بختیار، (1387)، مسئولیت مدنی ناشی از سوانح رانندگی، نشر میزان، چاپ دوم.