

پژوهشهای حقوقی

شماره ۱۲

هزار و سیصد و هشتاد و شش - نیمسال دوم

مقالات

- حقیقت و مجاز حقوق هسته‌ای ایران در پرتو قطعنامه ۱۸۰۳ شورای امنیت
- بررسی روابط حقوقی طرفهای اعتبار اسنادی الکترونیک
- ممنوعیت جمع مشاغل در حقوق ایران با نگاهی به حقوق فرانسه
- شرکتهای خصوصی نظامی و امنیتی و حقوق بین‌المللی بشردوستانه
- تشخیص بزه سیاسی و تأثیر رویه دیوان عالی کشور بر آن در فرانسه
- مطالعه تطبیقی تعزیر خصوصی با نظریه کیفر خصوصی متجاوز به حقوق معنوی

موضوع ویژه: حقوق راهنمایی و رانندگی

- تأثیر قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی در قانونمداری رفتارهای اجتماعی
- پیوند قواعد بیمه‌ای و حقوق حوادث رانندگی
- حقوق و تکالیف عابران پیاده در ترافیک
- نگاهی به راهکارهای قانونی حمایت از عابر پیاده
- جنایت غیر عمدی ناشی از تقصیر در رانندگی
- سازمان ملل متحد و مقابله با «بحران جهانی سوانح رانندگی»

نقد و معرفی

- نقدی بر قانون جدید ثبت اختراعات (مصوب ۱۳۸۶/۱۱/۳)
- نقش اینترپل در مبارزه با قاچاق بین‌المللی مواد مخدر





سازمان ملل متحد و مقابله با «بحران جهانی سوانح رانندگی»

دکتر سیدقاسم زمانی*

چکیده: به رغم پیشرفتهای حاصل شده در ایمنی حمل و نقل جاده‌ای در شماری از کشورها، هر سال ۱,۲۰۰,۰۰۰ نفر در اثر سوانح رانندگی جان می‌بازند و بیش از پنجاه میلیون نفر مصدوم می‌شوند. در مقابله با این بحران جهانی، مجمع عمومی سازمان ملل متحد از ماه مه سال ۲۰۰۳ به بعد قطعنامه‌های متعددی صادر نموده و در آنها علاوه بر توجه به معضل فزاینده سوانح ناشی از حمل و نقل جاده‌ای، همکاری بین‌المللی بویژه در حمایت از تلاش کشورهای در حال توسعه را خواستار شده است. در این قطعنامه‌ها مجمع از سازمان جهانی بهداشت درخواست نموده که با همکاری کمیسیونهای منطقه‌ای ملل متحد، مساعی دولتها در اعتلای ایمنی جاده‌ها را در خانواده ملل متحد هماهنگ سازد. بررسی مختصر مصوبات مجمع عمومی سازمان ملل متحد در مقابله با سوانح رانندگی که «بحران جهانی» توصیف شده، موضوع این مقاله را تشکیل می‌دهد.

کلیدواژه‌ها: امنیت جهانی، ایمنی حمل و نقل جاده‌ای، حقوق بشر، امنیت انسانی، سازمان جهانی بهداشت، سازمان ملل متحد، سوانح رانندگی، کمیسیونهای منطقه‌ای.

مقدمه

بروز انقلاب صنعتی در قرن هجدهم پیشرفتهای شگرفی برای بشریت به ارمغان آورد،

* معاون پژوهشی مؤسسه مطالعات و پژوهشهای حقوقی شهردانش و عضو هیأت علمی دانشگاه علامه طباطبائی

پیشرفتهایی که با سرعتی اعجاب‌انگیز همچنان ادامه یافته است. به نظر می‌رسد که پیشرفتهای فنی و صنعتی بویژه در بخش حمل و نقل بسیار ملموس‌تر از دیگر بخشها بوده است چرا که کم و بیش تمام انسانها هر روز با صنعت حمل و نقل سر و کار دارند. در این میان با وجود پیشرفتهایی که در حوزه‌های حمل و نقل هوایی، دریایی، ریلی و حتی فضایی^۱ صورت گرفته، حمل و نقل جاده‌ای بویژه در مسافرتها شهری یا بین‌شهری هنوز از اهمیت زیادی برخوردار است و در بسیاری از کشورهای در حال توسعه بخش عمده مسافرتها از طریق جاده صورت می‌پذیرد. پیشرفتهای حاصله در بخش حمل و نقل جاده‌ای نیز قابل توجه بوده و حجم و سرعت جابجایی افراد در مسافرتها جاده‌ای افزایش چشمگیری داشته است.

این پیشرفت خالی از مخاطرات خاص خود نیز نبوده است. طبق آمارهای رسمی موجود «هر سال ۱,۲۰۰,۰۰۰ نفر در اثر سوانح رانندگی فوت کرده و پنجاه میلیون نفر مصدوم می‌شوند. حدود ۹۰٪ این تلفات انسانی در کشورهای در حال توسعه رخ می‌دهد و بیشتر قربانیان عابران پیاده، دوچرخه‌سواران، موتورسواران و مسافران وسائط نقلیه عمومی هستند و بیش از نیمی از آنها بین ۱۵ تا ۴۶ سال سن دارند. متأسفانه بخش قابل توجهی از مصدومان سوانح رانندگی در اثر این سوانح با معلولیت‌های دائمی دست به گریبان می‌شوند».^۲ هزینه‌های انسانی و مادی سوانح رانندگی که بر فرد، خانواده و جامعه تحمیل می‌شود غیرقابل جبران و غیرقابل محاسبه می‌باشد. با توجه به فرایند جهانی شدن و تبدیل جهان به دهکده‌ای جهانی، کم‌رنگ شدن نقش مرزها و روند فزاینده سفرهای جاده‌ای، تخمین ابعاد فاجعه‌انگیز سوانح رانندگی در چند سال آینده چندان سخت و دشوار نیست. بی‌تردید در بروز سوانح رانندگی عوامل مختلفی دخالت دارند که با شناسایی آنها می‌توان از بروز این سوانح پیشگیری نمود و یا خسارت ناشی از آن را کاهش داد. «سرعت زیاد، عدم استفاده از کمربند ایمنی و وسایل محافظ کودکان، رانندگی در هنگام مستی، عدم استفاده از کلاه ایمنی توسط وسائط نقلیه دوچرخ، خودروهای مستهلک یا دارای نقص فنی، استاندارد نبودن علائم راهنمایی و رانندگی، و مشکلات مهندسی طراحی و

۱. اکنون مسافرتها فضایی اشخاص خصوصی نیز به تدریج فرآیند رو به رشدی را آغاز نموده است.

2. World Health Organization, *United Nations road safety collaboration: a handbook of partner profiles*, March 2005, p. 1.

ساخت جاده‌ها و خیابانها از اهم علل بروز سوانح رانندگی هستند.^۳ بنابراین در بروز هر سانحه رانندگی اصولاً سه عامل انسانی، فنی و محیطی ایفای نقش می‌نمایند. به زعم سازمان جهانی بهداشت، جامعه بین‌المللی باید در این حوزه به مداخله پردازد و در راه اعتلای ایمنی جاده‌ها بکوشد.^۴ آیا سازمان ملل متحد که تجلی نهادین جامعه بین‌المللی به‌شمار می‌آید و اصولاً برای حفظ صلح و امنیت جهانی ایجاد شده است بر اساس صلاحیتها و اختیارات خویش می‌تواند ایمنی حمل و نقل جاده‌ای را مورد بررسی و راهبری قرار دهد؟

مبحث اول: سازمان ملل متحد و ایمنی حمل و نقل جاده‌ای

هنگامی که در بحبوحه جنگ جهانی دوم و در کنفرانسهای ۱۹۴۳ مسکو، ۱۹۴۴ دمبارتن اکس، و ۱۹۴۵ یالتا و سان‌فرانسیسکو سنگ بنای سازمان ملل متحد گذاشته شد^۵ این امر کاملاً بدیهی می‌نمود که هدف اصلی سازمان حفظ صلح و امنیت بین‌المللی و به تبع آن مقابله با عوامل تهدید کننده صلح و تجاوز مسلحانه، و نیز تلاش برای حل اختلافات بین‌المللی باشد. بر همین اساس حفظ صلح و امنیت بین‌المللی به عنوان فلسفه وجودی ملل متحد بر تمام مواد منشور و فعالیتهای بعدی سازمان ملل سایه افکند.

با وجود این صلح و امنیت در قاموس ملل متحد صرفاً در مفهوم سلبی و معنای نبود جنگ و منازعه محصور نشده است. صلح و امنیت «بین‌المللی» یا «جهانی» در سیاق منشور و در «خانواده ملل متحد» نوعی پیوند میان سرنوشت تمام افراد جامعه بشری با یکدیگر است پیوندی که نه تنها در اثر جنگ و منازعات مسلحانه، بلکه در نتیجه بحرانهای اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی در معرض خطر قرار می‌گیرد. تدوین کنندگان منشور ملل

3. The global road safety crisis: progress on the implementation of the General Assembly resolution 58/289, 1 August 2005, p. 3.

4. Ibidem.

۵. در ۲۶ ژوئن ۱۹۴۵ که کنفرانس سان‌فرانسیسکو با به تصویب رساندن منشور سازمان ملل متحد، ختم جلسات خود را اعلام نمود از زمان پیروزی در اروپا، یعنی تسلیم بی‌قید و شرط آلمان در ۸ مه اندکی بیش نمی‌گذشت و هنگامی که منشور در ۲۴ اکتبر ۱۹۴۵ با تصویب کشورهای عضو دائم شورای امنیت و اکثر کشورهای امضا کننده دیگر به اجرا درآمد، از زمان پیروزی در آسیا یعنی پس از تسلیم شدن ژاپن در اوت همان سال، تنها دو ماه سپری شده بود. نک: کلود آلبر کلیبار، *سازمانهای بین‌المللی*، ترجمه و تحقیق: هدایت‌الله فلسفی، تهران: نشر فاخته، ۱۳۷۱، ص ۱۵۸.

متحد تا حدی به این نکته واقف بودند که در آینده عواملی فراتر از جنگهای جهانی رفاه و سعادت بشریت را در معرض خطر قرار خواهد داد کما اینکه به تأثیر بحرانهای اقتصادی و اجتماعی در دامن زدن به جنگهای خونین گذشته نیز آگاهی داشتند. بر همین اساس ماده یک منشور (بندهای ۲ و ۳) در تبیین اهداف ملل متحد از گسترش روابط دوستانه بر پایه احترام به اصل برابری در حقوق مردم و حق آنان در تعیین سرنوشت خویش و همکاری بین‌المللی در حل مسائل بین‌المللی دارای جنبه‌های اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی و بشردوستانه و پیشبرد و احترام به حقوق بشر و آزادی‌های اساسی سخن به میان آورده و سازمان ملل متحد را مرکزی برای هماهنگی اقدامات در این زمینه قلمداد کرده است (بند ۴).

بنابراین سازمان ملل متحد در تحکیم مبانی صلح و امنیت جهانی و بویژه از طریق آژانسهای تخصصی خویش در راستای حفظ محیط زیست و مقابله با آلودگی، کنترل جمعیت، مبارزه با فقر، رشد و توسعه اقتصادی، و ارتقای بهداشت و تقلیل میزان مرگ و میر و... برنامه‌های گسترده‌ای را طراحی، مدیریت و یا اجرا کرده است.^۶

یکی از حوزه‌هایی که در چند سال اخیر مورد توجه قرار گرفته است سوانح رانندگی جاده‌ای است که هر ساله انسانهای زیادی را به کام مرگ می‌فرستد یا دچار مصدومیتها و معلولیت‌های جدی می‌سازد. بر این اساس در ۲۲ مه ۲۰۰۳ نماینده کشور عمان در مجمع عمومی سازمان ملل متحد ابراز داشت که «با توجه به آمار فعلی مرگ و میر ناشی از سوانح رانندگی جاده‌ای، پیش‌بینی می‌شود که تا سال ۲۰۲۰ تعداد افرادی که در اثر این سوانح فوت می‌کنند سالانه به ۲,۳۰۰,۰۰۰ نفر بالغ گردد. وی با استناد به گزارش سال ۱۹۹۸ سازمان جهانی بهداشت اعلام داشت که تا سال ۲۰۲۰ سوانح رانندگی که اکنون هشتمین عامل مرگ و میر انسانهاست به سومین عامل مبدل می‌شود. این امر در حالی است که هنوز اقدام چندانی در سطح بین‌المللی برای ایمنی حمل و نقل جاده‌ای صورت

۶. هرچند در نگاه اول و در هجده رسانه‌های جمعی، عموم افراد سازمان ملل متحد را در قالب شورای امنیت و در چارچوب نیروهای حافظ صلح تصور می‌نمایند ولی شورای امنیت فقط یکی از ارکان اصلی ملل متحد و فصل هفتم فقط یکی از فصول متعدد منشور قلمداد می‌شوند. بخش اعظم اقدامات نسبتاً موفق ملل متحد در حوزه‌های اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی صورت پذیرفته است هرچند که این اقدامات در سایه فعالیت‌های سیاسی سازمان تا حد زیادی محو شده و از نظرها دور مانده است.

نپذیرفته است و جامعه بین‌المللی توجه چندانی به مسأله مهم ایمنی جاده‌ها نکرده است. نماینده عمان ضمن اشاره به اجلاس ژوهانسبورگ در مورد توسعه پایدار که در سپتامبر سال ۲۰۰۳ برگزار شده بود ابراز داشت که در آن اجلاس در قالب اهداف خاص، آثار زیست محیطی حمل و نقل مورد توجه قرار گرفت اما هیچ توجه خاصی به ایمنی جاده‌ها نشد.^۷ نماینده عمان طرح پیش‌نویس قطعنامه‌ای را تحت عنوان «بحران جهانی ایمنی جاده»^۸ تسلیم مجمع عمومی سازمان ملل نمود طرحی که مورد حمایت پنجاه و چهار کشور قرار داشت.

مبحث دوم: اقدامات سازمان ملل متحد در کاهش سوانح رانندگی

در ۲۹ مه ۲۰۰۳ مجمع عمومی بدون رأی‌گیری، قطعنامه «بحران جهانی ایمنی جاده» را مورد تصویب قرار داد (قطعنامه شماره ۵۷/۳۰۹). عنوان انتخابی قطعنامه گویای آن است که سازمان ملل متحد به این باور رسیده است که ضعف ایمنی جاده‌ها و حمل و نقل جاده‌ای، جامعه بین‌المللی را با بحرانی جهانی مواجه ساخته است بحرانی که سازمان ملل باید در راستای مبارزه با آن به مقابله برخیزد. مجمع عمومی در این قطعنامه، دولت‌ها و جامعه مدنی را تشویق نمود که به اشاعه آگاهی در زمینه تلفات و ضایعات قابل پیشگیری سوانح رانندگی و بویژه آموزش جوانان همت گمارند. علاوه بر این قطعنامه قویاً از همه دولت‌ها درخواست می‌نماید که به وضع قوانین جدید راهنمایی و رانندگی و تداوم اجرای قوانین موجود مبادرت ورزند. همچنین از دبیرکل ملل متحد درخواست می‌شود که ضمن همکاری با دیگر نهادهای ملل متحد گزارش خود در مورد بحران جهانی ایمنی جاده را به پنجاه و هشتمین اجلاس مجمع عمومی ارائه نماید.

بر اساس گزارش دبیرکل که به پنجاه و هشتمین اجلاس مجمع ارائه گردید^۹ مجمع قطعنامه شماره ۲۸۹ تحت عنوان «اعتلای جهانی ایمنی جاده»^{۱۰} را در ۱۴ آوریل ۲۰۰۴ بدون رأی‌گیری به تصویب رساند. در این قطعنامه مجمع عمومی توصیه دبیرکل به ایجاد یک نهاد هماهنگ کننده در داخل سیستم ملل متحد برای پیشگیری و مقابله با بحران

7. A/57/PV. 86.

8. Global road safety crisis.

9. A/58/228.

10. Improving global road safety.

جهانی ایمنی راهها و ایجاد کمیسیونهای منطقه‌ای را به فال نیک گرفت و ضمن تأکید بر همکاری بین‌المللی و ارائه حمایت‌های مالی^{۱۱} و فنی اعلام داشت که به اعتقاد مجمع مسئولیت ایمنی جاده‌ها اصولاً در سطوح محلی، داخلی و ملی به اجرا درمی‌آید. در این قطعنامه از سازمان جهانی بهداشت درخواست شد که در همکاری نزدیک با کمیسیونهای منطقه‌ای ملل متحد، نقش هماهنگ کننده در مسائل راجع به ایمنی جاده در نظام ملل متحد را ایفا نماید.

در ۲۶ اکتبر ۲۰۰۵ مجمع به تصویب قطعنامه ۶۰/۵ در این مورد مبادرت ورزید. در این قطعنامه ضمن ارج نهادن بر اقدام سازمان جهانی بهداشت در پذیرش مأموریت موضوع قطعنامه ۲۸۹ و نیز تلاشهای کمیسیونهای منطقه‌ای ملل متحد و ارکان فرعی آنها در اجرای قطعنامه فوق، پیشنهاد کمیسیون اقتصادی اروپا برای میزبانی اولین اجلاس جهانی ملل متحد در مورد هفته ایمنی جاده در آوریل ۲۰۰۷ در ژنو به فال نیک گرفت، کشورهای عضو و نهادهای مالی بین‌المللی را تشویق نمود که به ارائه مساعدتهای مالی و فنی به کشورهای در حال توسعه مبادرت ورزند تا قابلیت‌های آنها در حوزه ایمنی جاده‌ها افزایش یابد. در این قطعنامه مجمع عمومی کشورهای عضو ملل متحد را تشویق نمود که به کنوانسیونهای ۱۹۴۹ و ۱۹۶۸ در مورد حمل و نقل جاده‌ای، و کنوانسیون ۱۹۶۸ در مورد تابلوها و علائم جاده‌ای ملحق شوند تا زمینه افزایش سطح ایمنی جاده‌ها در کشورهای آنها فراهم آید. علاوه بر این مجمع در این قطعنامه بر اعتلای نورم‌های حقوقی بین‌المللی در زمینه ایمنی حمل و نقل جاده‌ای تأکید ورزید.

در ۷ آوریل ۲۰۰۷ سازمان جهانی بهداشت، روز جهانی بهداشت (روز سلامتی) تحت عنوان «ایمنی جاده = فقدان سانحه» را به ایمنی جاده‌ها اختصاص داد. در همین روز سازمان جهانی بهداشت و بانک جهانی گزارشی جهانی در مورد پیشگیری از ضایعات ناشی از حمل و نقل جاده‌ای منتشر کردند.^{۱۲} در این گزارش شش پیشنهاد جهت

۱۱. برای مثال بانک آسیایی توسعه (Asian Development Bank) که در شهر مانیل فیلیپین مستقر می‌باشد مأموریت دارد تا به تشویق و اعتلای ایمنی در پروژه‌های زیربنایی جاده‌ها در آسیا و منطقه اقیانوس آرام مبادرت ورزد. هدف بانک کمک به کشورهای در حال توسعه عضو برای توسعه و اجرای رویکردهای جامع اعتلای ایمنی راهها و نیز فراهم آوردن امکانات مالی برای انجام این فعالیتهاست.

12. Peden M. Scurfield R., et al. (Eds.), The world report on road traffic injury prevention, Geneva, World Health Organization, 2004 (http://www.who.int/world_health_day/2004/)

پیشگیری از سوانح رانندگی ارائه شده است. ۱. تعیین یک نهاد عالی در دولت برای مدیریت و راهبری تلاشهای ملی در حوزه ایمنی حمل و نقل جاده‌ای؛ ۲. ارزیابی معضل موجود، سیاستها و ترتیبات نهادی مربوط به صدمات ناشی از حمل و نقل جاده‌ای و پتانسیل پیشگیری از آن در هر کشور؛ ۳. اتخاذ یک استراتژی ملی در مورد ایمنی جاده و طرح اقدام در آن مورد؛ ۴. اختصاص منابع مالی و انسانی برای مقابله با این معضل؛ ۵. اجرای اقدامات خاص جهت پیشگیری از سوانح رانندگی، تقلیل خسارات و صدمات و افزایش تأثیر این اقدامات؛ ۶. پشتیبانی از توسعه ظرفیت ملی و همکاری بین‌المللی.^{۱۳}

همکاری بین‌المللی در گزارش سازمان جهانی بهداشت و بانک جهانی از آن روی مورد توجه قرار گرفته است که عموم کشورهای در حال توسعه و تمام کشورهای دارای کمترین میزان توسعه یافتگی از قابلیت‌ها و ظرفیتهای محدودی برای تأمین ایمنی جاده‌ها و مقابله با روند رو به افزایش سوانح رانندگی برخوردارند و نمی‌توانند بدون اتکاء به کمکها و مساعدتهای بین‌المللی در فرآیند مبارزه فراگیر با بحران جهانی سوانح رانندگی مشارکت جویند.

مجمع عمومی در ۳۱ مارس ۲۰۰۸ با تصویب قطعنامه ۲۴۴ تأکید نمود که دولتهای عضو باید به منظور پیشگیری از سوانح رانندگی و ضایعات ناشی از آن به عنوان چارچوب تلاشهای خود، مبارزه با پنج عامل اصلی زیر مورد توجه قرار دهند:

- عدم استفاده از کمر بند ایمنی و محافظ کودکان؛

- عدم استفاده از کلاه ایمنی؛

- رانندگی در حال مستی؛^{۱۴}

←

infomaterials/world_report/en/).

13. *Ibid.*

۱۴. اعتیاد راننده به مواد مخدر و روانگردان یکی از عواملی است که خطر بروز سوانح رانندگی را افزایش می‌دهد. علاوه بر این استعمال دخانیات در حین رانندگی باعث پائین آمدن ضریب دقت و تشدید احتمال بروز حادثه رانندگی می‌شود، با توجه به شمار فزاینده تعداد مصرف کنندگان دخانیات و سایر مواد افیونی، این امر جای بسی تعجب است که با وجود نهضت بین‌المللی کنترل دخانیات در چند سال اخیر، مجمع عمومی در پیشگیری از سوانح رانندگی به این عامل هیچ توجهی نکرده است. برای مطالعه بیشتر، نک: سیدقاسم زمانی، «کنوانسیون سازمان بهداشت جهانی در مورد کنترل دخانیات (۲۰۰۳)»، *مجله پژوهشهای حقوقی*، ش ۳، ۱۳۸۲، صص ۲۷۷-۲۶۹.

- سرعت نامناسب و زیاد؛ و

- فقدان زیرساخت‌های مناسب.

قطعنامه اخیر از دولتها درخواست می‌کند که به نیازهای افراد آسیب‌پذیر مثل عابران پیاده، دوچرخه‌سواران و موتورسواران و استفاده‌کنندگان از وسائط نقلیه عمومی توجهی ویژه مبذول دارند و ارائه خدمات اضطراری ویژه قربانیان سوانح راهنمایی و رانندگی را اعتلا بخشند.

مجمع عمومی در قطعنامه ۲۴۴ تلاشهای کمیسیونهای منطقه‌ای در حوزه اعتلای ایمنی جاده‌ها، بانک جهانی به علت تأمین مالی برنامه‌های دولتها در فراهم‌سازی زیرساخت‌های لازم برای ایمنی جاده‌ها، و سازمان جهانی بهداشت به جهت سازماندهی برنامه‌های مختلف را به فال نیک گرفت و از دولتها خواست که فعالانه در تهیه گزارش سازمان جهانی بهداشت پیرامون وضعیت جهانی ایمنی جاده‌ها مشارکت نمایند. علاوه بر این مجمع از تمام دولتهای عضو تقاضا نمود که در پروژه‌های کمیسیونهای منطقه‌ای ملل متحد مشارکت جویند. دولتهای عضو ملل متحد تشویق شدند که به تقویت تعهد خویش به ایمنی جاده‌ها تداوم بخشند و از جمله سومین یکشنبه نوامبر هر سال را به یاد قربانیان سوانح رانندگی گرامی بدارند. مجمع عمومی پیشنهاد دولت روسیه برای میزبانی و حمایت مالی از اولین کنفرانس جهانی مقامات عالی (وزرا) کشورها در مورد ایمنی جاده‌ها که در سال ۲۰۰۹ برگزار خواهد شد را به فال نیک گرفت و موضوع بحران جهانی ایمنی جاده را برای اجلاس شصت و چهارم همچنان در دستور کار مجمع عمومی قرار داد و از دبیرکل درخواست نمود که گزارش خود را در آن اجلاس به مجمع عمومی ارائه نماید.

فرجام سخن

«کار انسان نباید تفکر درباره آن پدیده‌هایی باشد که تاکنون کسی به آنها پی نبرده است، بلکه باید اندیشیدن به آن واقعیاتی باشد که در برابر دیدگان همه قرار دارد، اما کسی به آنها نپرداخته است».^{۱۵} این سخن حکیمانه فیلسوف بزرگ شوپنهاور، در مورد سوانح

15. Schopenhauer, in M. GRAWITZ, *Méthodes des sciences sociales*, Paris: Dalloz, 1976, p. 331.

رانندگی بسیار قابل تأمل می‌نماید. آنجا که غرق شدن یک کشتی یا سقوط یک هواپیما - که به مرگ حداکثر چند صد نفر می‌انجامد - از ابعاد رسانه‌ای مختلفی در سطح ملی، منطقه‌ای و جهانی برخوردار می‌شود، اما در اوج تعجب جان باختن ۳,۲۸۸ و مصدوم شدن ۱۳۶,۹۸۶ انسان در هر روز در اثر سوانح رانندگی جاده‌ای کمترین انعکاس بین‌المللی پیدا نمی‌کند سخن شوپنهاور مصداق عینی می‌یابد. بر این اساس آیا نمی‌توان سوانح رانندگی جاده‌ای را «بحران تغافل» یا به تعبیر مجمع عمومی سازمان ملل متحد «بحرانی جهانی» دانست؟ مگر نه این است که در نهایت تأمین ایمنی انسانی و به تعبیری تضمین امنیت انسانی، مسئولیت اساسی هر دولت و هر سازمان بین‌المللی است، پس چرا این عامل تهدید کننده حیات و سلامتی انسان باید جدیداً مورد توجه بین‌المللی قرار گیرد؟ آیا این اهمال و عدم حساسیت نسبت به مخاطراتی که حق اساسی حیات و سلامتی افراد انسانی را نشانه رفته‌اند اخلاقاً و قانوناً قابل توجیه است؟ شاید نظر بر آن بوده است که مقابله با سوانح رانندگی مسأله‌ای کاملاً داخلی است و هر دولت می‌تواند در حد امکانات خویش آنرا مورد توجه قرار دهد.

توجه مجمع عمومی سازمان ملل متحد به معضل ایمنی حمل و نقل جاده‌ای در ماه مه سال ۲۰۰۳، درج این موضوع در دستور کار اجلاسهای بعدی مجمع و صدور قطعنامه‌های مختلف، اعطای مأموریت به دبیرکل برای مطالعه و ارائه گزارش و نهایتاً درخواست از سازمان جهانی بهداشت برای هماهنگی فعالیتهای کمیسیونهای منطقه‌ای و دیگر آژانسهای تخصصی ملل متحد در جهت اعتلای ایمنی جاده‌ها، همگی ناشی از ضایعات انسانی سنگین و غیرقابل جبران، اما قابل پیشگیری سوانح رانندگی جاده‌ای است. مجمع عمومی که بارها در قطعنامه‌های خویش به درستی سوانح رانندگی جاده‌ای و وضعیت ایمنی جاده‌ها را «بحرانی جهانی» توصیف کرده، توانسته است ظرف این پنج سال چهل و دو سازمان بین‌المللی را در تلاشهای جهانی مقابله با این بحران و حرکت به سوی اهداف اعلامیه هزاره همراه و هماهنگ سازد. علاوه بر این آنچه از رهگذر تصویب این قطعنامه‌ها قابل استنباط به نظر می‌رسد حصول این اجماع جهانی است که اعتلای

←

به نقل از دکتر هدایت‌الله فلسفی، «روشهای شناخت حقوق بین‌الملل»، *مجله تحقیقات حقوقی*، ش ۹،

ایمنی جاده‌ها و پیشگیری از سوانح رانندگی از حوزه امور تحت صلاحیت ملی و انحصاری دولت‌ها خارج شده و به «موضوعی بین‌المللی» مبدل شده است.

کوفی عنان دبیرکل سابق سازمان ملل متحد در پیام ژانویه ۲۰۰۵ خویش در مورد اعتلای ایمنی جاده‌ها، رمز موفقیت در پیشگیری از سوانح رانندگی را التزام تمام بخش‌های عمومی - خصوصی، بهداشت، حمل و نقل، آموزش، مالی، پلیس، قانون‌گذاری، کارخانجات خودروسازی و رسانه‌های جمعی به تأمین ایمنی حمل و نقل جاده‌ای دانست.^{۱۶}

در آستانه هزاره سوم و دهه آغازین قرن بیست و یکم تردیدی نیست که تعهد دولت‌ها جهت احترام به حقوق اساسی افراد تحت صلاحیت خویش و تضمین آن حقوق، از پایه‌های استواری در نظام حقوق بین‌الملل برخوردار شده است. حقوق بین‌الملل و سازمان ملل متحد چارچوب مناسبی جهت مقابله با بحران جهانی سوانح رانندگی به‌شمار می‌روند چرا که این بحران در تقابل با آن دسته از اهداف ملل متحد و موازین حقوق بین‌الملل قرار می‌گیرد که به ویژه در راستای حرمت نهادن بر حق حیات و سلامتی افراد انسانی، پیشگیری از معلولیت‌های جسمی و روانی، حق بر محیط زیست سالم و آزادی رفت و آمد برآمده‌اند. مسلم است که مقابله جامع و مؤثر با سوانح رانندگی جز در قالب اصل همکاری بین‌المللی، و پذیرش مسئولیت مشترک و جهانی امکان‌پذیر نیست.^{۱۷}

16. United Nations road safety collaboration, *loc. cit.*

۱۷. به قول کوفی عنان هیچ کشور و هیچ سازمانی به تنهایی قادر به حل همه این مسائل نیست، اما هیچ کشوری هم نباید تصور کند که اگر حکومت و شهروندان آن از صمیم دل در جهت حل مسائل قدم بردارند دیگران مسائل را برای او حل می‌کنند. اگر بخواهیم که قرن بیست‌ویکم امن‌تر و عادلانه‌تر از قرن بیستم باشد تک‌تک کشورها و افراد باید مجدانه تلاش کنند. کوفی عنان، *ما مردمان: نقش سازمان ملل متحد در قرن بیست‌ویکم*، ترجمه رضا رضایی، نشر نگاره آفتاب، ۱۳۸۰، ص ۱۶۰.

JOURNAL OF LEGAL RESEARCH

VOL. VI, No. 2

2007-2

Articles

- The SC Resolution 1803: Objective Dimensions of Iran's Nuclear Rights
- Legal Relations of Parties to Electronic Letter of Credit
- Illegality of Holding more than One Public Post in Iran: With a Glance at the French Legal System
- Private Military and Security Companies and International Humanitarian Law
- The Criterion of Political Offence in French Law and Effect of Supreme Courts on It
- Non-physical Harms and Compensatory Measures: A Comparative Study

Special Issue: Traffic Law

- The Impact of the Traffic Regulations on Social Behaviors
- Insurance and Traffic Law: A Connective Relationship
- Rights and Duties of the Pedestrians
- An Overview of Legal Measures to Protect Pedestrians
- Unintentional Homicide and Wounding Resulting from Driving Faults
- United Nations and Campaign against "Global Road Traffic Crisis"

Critique and Presentation

- A Critique of the Iranian Patents Act of 2008
- Policies and Procedures of the Interpol in Combating International Drug Trafficking

ISSN: 1682-9220



S. D. I. L.

The S.D. Institute of Law

Research & Study