

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





حقوق و تکالیف عابران پیاده در ترافیک

سرهنگ محمدرضا مهماندار*

چکیده: کاربران ترافیک در یکی از سه نقش راننده، عابر پیاده و سرنشین از ترافیک بهره‌مند می‌شوند که نوع رفتار آنها در چرخه ترافیک علت اصلی ۷۰ درصد حوادث رانندگی می‌باشد. در این میان نقش عابر پیاده بسیار پراهمیت است چرا که هیچ‌کس نیست که در لحظاتی از عمر خود عابر نباشد، حتی دارندگان بهترین وسایل نقلیه هم وقتی در یک خیابان اتومبیل خود را پارک می‌کنند مجبورند عرض راه را برای رسیدن به سمت مخالف طی نمایند. اما این عابر پیاده در قوانین و مقررات کشور ما از چه حقوق و تکالیفی برخوردار است و به چه میزان در معرض خطر حوادث رانندگی است و در صورت بروز اینگونه حوادث، چه حمایت‌های قانونی از وی وجود دارد، موضوعاتی است که ما قصد داریم در این مقاله به آنها بپردازیم.

کلیدواژه‌ها: پلیس، تخلفات عابران، ترافیک، تشدید مجازات، تصادفات رانندگی، تقصیر، زیان‌دیده، عابر پیاده، مقررات راهنمایی و رانندگی.

مقدمه

امروزه تصادفات ترافیکی از عوامل بسیار مهم مرگ و میر و صدمات شدید جانی و مالی بوده و آثار سنگین اجتماعی، فرهنگی و اقتصادی آن جوامع بشری را به شدت مورد تهدید قرار داده است.^۱ در سال ۲۰۰۶ دنیا شاهد حداقل ۳۰۰۰ نفر تلفات حوادث ترافیکی

* عضو هیأت علمی دانشگاه علوم انتظامی و کارشناس ارشد حقوق بین‌الملل و کارشناس عالی تصادفات و امور فنی وسایل نقلیه.

۱. اسماعیل آیتی، **هزینه تصادفات ترافیکی ایران**، مشهد: مؤسسه چاپ و انتشارات دانشگاه فردوسی مشهد، چاپ دوم: پائیز ۱۳۸۴، صص ۱ و ۵.

جهانی در روز، معادل ۱/۲ میلیون نفر تلفات در سال بوده و در کنار این حجم تلفات ۵۰ میلیون نفر مجروح حوادث ترافیکی در سال نیز وجود دارند، که بسیاری از آنها دچار معلولیت‌های دائمی می‌گردند و در سال ۲۰۲۰ مرگ و میر ناشی از حوادث رانندگی، سومین دلیل اصلی مرگ و میر برای بشریت خواهد بود.^۲ در این میان درصد زیادی از جراحات و مرگ و میر در ایران و جهان یعنی چیزی حدود ۴۳٪ را تصادفات مربوط به عابران پیاده تشکیل می‌دهد.^۳ و از طرفی عابران پیاده در شبکه حمل و نقل شهری از اهمیت زیادی برخوردار بوده و تعداد زیادی از سفرها به صورت پیاده انجام می‌شود.^۴

اما آنچه مسلم است عابر پیاده به دلیل نداشتن حفاظ فیزیکی یکی از اجزای آسیب‌پذیر ترافیک محسوب می‌گردد و ناگفته پیداست وقتی یک طرف تصادف آهن سرد باشد و طرف دیگر گوشت و پوست و استخوان چه اتفاقی خواهد افتاد. شاید به همین دلیل بوده است که قانونگذار ما در بحث مقررات ترافیک سعی نموده از عابر پیاده به اشکال مختلف حمایت نماید و بعید نیست که به همین دلیل نیز این اشتباه و توهم میان مردم رواج یافته که در تصادفات عابر با وسیله نقلیه به هر ترتیب وسیله نقلیه مقصر است. در این مختصر سعی خواهد شد تا به حقوق و تکالیف عابران پیاده در قوانین و مقررات اشاره نموده و وضعیت تصادفات عابران را تشریح نمایم.

۱. حمایت‌های قانون از عابران پیاده

مبحث حمایت از حقوق عابران پیاده در کشور ما از سابقه طولانی برخوردار است به طوری که قانونگذار نه تنها در قوانین خاص، بلکه در سایر قوانین نیز از این حقوق عابر حمایت نموده است. مثلاً در قانون توزیع عادلانه آب مصوب ۱۳۶۱/۱۲/۱۶ چنین آمده است که هیچ نهر و جوی و قنات و چاهی نباید در اماکن و جاده‌های عمومی و اماکن متبرکه و

۲. میرفاضل نیکزاد، *سوانح ترافیکی کشور و خسارات ناشی از آن*، تهران: پلیس راهنمایی و رانندگی ناجا، چاپ اول: ۱۳۸۶، ص ۳۵.

۳. منصور حاجی حسینیلو، «مطالعات تصادفات عابران پیاده با وسایل نقلیه در ایران و راهکارهای مقابله با آن»، *مجموعه مقالات نخستین کنفرانس بین‌المللی حوادث رانندگی و جاده‌ای*، ۱۳۸۴، ص ۲۹۰.

۴. محمود صفارزاده، *عملکرد و جایگاه ایمنی عابر پیاده در شهرها*، تهران: دبیرخانه دائمی کنفرانس مدیریت ترافیک، چاپ اول: ۱۳۸۰، ص ۱۷۰.

باستانی و حریم آنها به صورتی باشد که ایجاد مزاحمت برای ساکنان و عابران و وسائط نقلیه و اماکن مذکور نماید. در همین رابطه به موجب قانون تشکیل شهرداری‌ها و انجمن شهرها و قصابات مصوب ۱۳۲۸/۵/۴ یکی از وظایف شهرداری‌ها نیز آن است که از گذاردن اشیاء در ایوانها و پنجره‌های مشرف به معابر عمومی از نظر مخاطره پرت شدن به معبر و صدمه رساندن به عابران جلوگیری نماید و همینطور از نصب ناودانهایی که موجب ریختن آب بر سر عابران باشد، ممانعت به عمل آورد. ولی آنچه مسلم است این موارد مورد بحث ما نیستند بلکه قوانین خاص در زمینه حقوق و تکالیف عابران مورد مطالعه قرار خواهند گرفت.

۲. پیاده کیست؟

قبل از اینکه وارد بحث اصلی شویم بهتر است با تعریف عابر پیاده آشنا شویم و بدانیم که پیاده کیست. در بند ۱۸ ماده ۱ آئین‌نامه راهنمایی و رانندگی مصوب ۱۳۸۴ پیاده چنین تعریف می‌شود:

«شخصی غیرسوار که بدون استفاده از هیچ نوع وسیله نقلیه موتوری و غیرموتوری حرکت می‌نماید و یا مبادرت به جابجایی کالسکه، چرخ دستی، جامه‌دان، سبدهای چرخ‌دار و مانند آن می‌نماید».

آنچه در این تعریف قابل توجه است، جمله «یا مبادرت به جابجایی کالسکه...» که در آئین‌نامه مصوب ۱۳۸۴ اضافه شده است و دلیل آن نیز اختلافی است که در گذشته بین کارشناسان تصادفات در زمینه تعریف وسایل نقلیه غیرموتوری وجود داشته و در نتیجه کسانی که این نوع وسایل را جابجا می‌نمودند، به عنوان راننده وسیله نقلیه محسوب شده و مشمول مقررات مربوط به رانندگان شده و مشکلاتی را از این باب برای اینگونه افراد به وجود می‌آورد. اما با اضافه شدن عبارت مذکور اشخاص موصوف در ردیف عابران پیاده محسوب گردیده و حتی با آوردن کلمه «مانند آن» حدود اختیارات کارشناسان را در شناسایی مصادیق دیگری از این نوع را افزایش داده‌اند.

۳. حقوق عابران پیاده در قوانین و مقررات

قانونگذار در قوانین و مقررات مختلف به حقوق عابران پیاده اشاره نموده و رانندگان وسایل

نقلیه را مکلف به رعایت این حقوق نموده است از جمله این حقوق عبارتند از:
الف - در ماده ۱۰۳ آئین‌نامه راهنمایی و رانندگی؛ چراغ سبز راهنمای عابر پیاده به معنای اجازه عبور او از عرض راه عنوان شده است.

ب - ماده ۱۳۰ آئین‌نامه مذکور رانندگان را به رعایت سرعت مطمئنه در گذرگاه‌های پر جمعیت توجه می‌دهد.

ج - ماده ۱۴۱ آئین‌نامه چنین اشعار می‌دارد «در گذرگاه پیاده که چراغ راهنمایی و رانندگی نداشته باشد، حق تقدم عبور با پیادگان است».

د - ماده ۱۶۱ آئین‌نامه فوق مقرر می‌دارد:

«رانندگان وسایل نقلیه در موارد زیر موظفند به ترتیبی که مقرر می‌شود توقف نمایند:

الف: ...؛ ب: ...؛

پ: پیش از رسیدن به گذرگاه پیاده و در صورت حضور یا عبور اشخاص باید وسیله نقلیه خود را متوقف سازند و همچنین با دادن علامت رانندگان پشت سر را نیز به توقف دعوت نمایند تا پیادگان با آرامش عبور کنند».

بر خلاف این تأکیدات قانونی و مجازات‌های پیش‌بینی شده در کشور ما درصد قابل توجهی از تلفات ناشی از حوادث رانندگی به عابران پیاده اختصاص دارد و حتی این مسأله در کشورهای اروپایی نیز از درصد بالایی برخوردار است به نحوی که در سال ۱۹۷۲ در آلمان تعداد عابرانی که بر اثر حوادث کشته شدند، ۳۸۳۳ نفر بود که این رقم کمتر از یک سوم سایر تصادفات جاده‌ای است.^۵

در این میان مرگ و میر کودکان به عنوان بخشی از عابران پیاده از درصد بالایی برخوردار است به طوری که خبرگزاری فارس در سال ۱۳۸۶ از قول نماینده یونسف در تهران نوشت «نسبت به خطر عبور کودکان ایرانی از خط عابر پیاده نگرانم و خطرناکترین موضوعی که تهدید کننده سلامت کودکان ایران است خطر عبور آنها از خیابان و حتی خط عابر پیاده است و من از زمانی که به ایران آمده‌ام نگران این مسأله هستم» و جالب است بدانیم که در تهران سوانح رانندگی روزانه جان ۴ کودک را می‌گیرد.^۶

۵. سید رضا العطار رضوی، چشم و رانندگی، مترجم پرویز لولوار، تهران: مؤسسه فرهنگی انتشاراتی راستان،

چاپ اول: ۱۳۷۹، ص ۲۲۲.

۶. به آماری از کشور ویتنام که بی‌تشابه با ایران نیست توجه کنید: سوانح عامل ۷۰ درصد مرگها در کشور

با توجه به مواد مذکور و آمارها چنین استنباط می‌گردد که هرچند کانال عابر پیاده معبر امن عابران است^۷ و قانونگذار در این نقاط از عابران حمایت نموده و حتی در صورت بروز حادثه یکی از علل تشدید مجازات راننده مقصر محسوب می‌گردد.^۸ اما واقعیت این است که قوانین و مقررات فعلی خاصیت بازدارندگی مناسب را برای جلوگیری از تخلفات رانندگی نداشته و آموزش عابران پیاده خصوصاً کودکان کافی به مقصود نمی‌باشد.

۴. تکالیف عابران پیاده در قوانین و مقررات

الف: ماده ۹۸ آئین‌نامه راهنمایی و رانندگی مصوب ۱۳۸۴ هیأت وزیران چنین اشعار می‌دارد:

«رانندگان کلیه وسایل نقلیه و اشخاص اعم از پیاده یا سوار بر حیوانات و یا اشخاصی که مسئول هدایت انفرادی یا دسته جمعی پیادگان و یا حیوانات در راهها می‌باشند موظفند از علائم و مقررات مربوطه تبعیت نمایند...»

همانطور که در این ماده بیان گردید رعایت مقررات و اطاعت از علائم برای همه از جمله عابران پیاده الزامی است و در این باب هیچ تفاوتی میان پیاده و سوار وجود ندارد.

ب: ماده ۲۱۵ آئین‌نامه وظایف پیادگان را چنین بیان می‌دارد:

الف - در محلهایی که پیاده رو وجود دارد از سطح سواره رو استفاده نکنند.
ب - در محلهایی که پیاده رو وجود ندارد یا در صورت وجود به دلایلی غیرقابل تردد باشد باید از منتهالیه سمت چپ سواره‌رو و عکس جهت حرکت وسایل نقلیه عبور نمایند.

پ - برای گذشتن از عرض راه، تنها از گذرگاههای پیاده، پلهای هوایی و

←

ویتنام است، حدود ۶۸ درصد این حوادث نیز به کودکان این کشور وارد می‌شود، ۴۱ درصد این حوادث برای کودکان ناشی از سقوط از ارتفاع و ۲۷ درصد ناشی از تصادفات جاده‌ای است.

۷. منصور فرزام، **جزوه چگونگی رسیدگی به تصادفات**، دانشگاه علوم انتظامی: انتشارات معاونت آموزشی دانشکده پلیس راهور، ۱۳۸۱، ص ۲۵.

۸. به موجب ماده ۷۱۸ قانون مجازات اسلامی یکی از علل تشدید مجازات رانندگان، تصادفات با عابر پیاده در گذرگاه عابر پیاده می‌باشد.

گذرگاههای زیر زمینی مجاز عبور نمایند.

ت - از دويدن، پريدن و ورد ناگهانی به سطح سواره رو خودداری کرده و مراقب حرکت وسایل نقلیه باشند.

ج: ماده ۸ قانون نحوه رسیدگی به تخلفات و اخذ جرائم رانندگی چنین مقرر می‌دارد:

«در صورتی که عابر پیاده در عبور از سواره رو و معابر و خیابانها جز از نقاطی که خط کشی شده و مخصوص عبور عابر پیاده است (محل مجاز) از محل دیگری (محل غیر مجاز) عبور نماید متخلف شناخته می‌شود و مکلف به پرداخت جریمه مقرر در آئین‌نامه می‌باشد...».

همانطور که از مجموع حقوق و تکالیف عابران پیاده برمی‌آید این موضوع در دو بخش عمده بشرح ذیل متصور خواهد بود.

۵. نحوه برخورد قانون با عابران متخلف از مقررات

همانطور که در ماده ۸ قانون نحوه رسیدگی به تخلفات و اخذ جرائم رانندگی مقرر گردیده بود، عابران پیاده چنانچه از نقاط تعیین شده عبور نکنند اعمال قانون خواهند شد و بر این اساس هیأت محترم دولت نیز در جدول تخلفات رانندگی برای عبور عابر پیاده از محل‌های غیرمجاز سواره رو مبلغ ۱۰,۰۰۰ ریال جریمه است که تاکنون به دلیل مشکلات اجرائی و فرهنگی این بند از سوی پلیس اعمال نگردیده و تنها ضمانت اجرای این نوع تخلف در تصادفات عابران پیاده متجلی می‌گردد.

اما قطعاً اعمال اینگونه مقررات و برخورد جدی با تخلفات عابران پیاده نقش مؤثری در کاهش حوادث رانندگی دارد به طوری که این مسأله در نزد کشورهای پیشرفته و حتی در حال توسعه مورد توجه ویژه می‌باشد. به طور مثال در کشور امارات متحده عربی بر اساس قوانین و مقررات جدید افرادی که بدون توجه به خط عابر پیاده و دويدن از میان خودروهای در حال گذر از عرض خیابانهای شلوغ عبور می‌کنند جریمه خواهند شد. همچنین عابران پیاده‌ای که از عرض بزرگراهها عبور می‌کنند متخلف محسوب شده و باید ۵۰ درهم جریمه پرداخت کنند، بر اساس این قانون عابران پیاده‌ای که در لحظه انجام تخلف توسط پلیس متوقف و جریمه شوند باید بلافاصله مبلغ جریمه را پرداخت کنند، در

غیر این صورت کارت شناسایی و یا کارت کار آنها توسط پلیس متوقف شده و تا زمان پرداخت جریمه نزد پلیس باقی خواهد ماند.^۹

در کشور آمریکا نیز از سال ۱۹۲۹، عابران حق استفاده از محل‌های مجاز مخصوص عبور را داشته و در این نقاط رانندگان موظفند در صورت رویت عابر پیاده‌ای که در حال عبور از عرض راه است از سرعت خود کاسته و یا توقف نمایند و در مقابل قانون هم محدودیتهایی را برای عابران پیاده در نظر گرفته و در صورت عدم رعایت مقررات عبور و استفاده از نقاط غیرمجاز و یا عدم رعایت حق تقدم وسایل نقلیه امدادی در نقاط مجاز، اینگونه عابران را بین ۳۵ تا ۵۰ دلار جریمه می‌نماید.^{۱۰} آنچه مسلم است در کشور ما بیشترین سرمایه‌گذاری در امر آموزش و برخورد‌های قانونی بر رانندگان اعمال می‌گردد و کمتر به نقش عابران پیاده در انتظام‌بخشی ترافیک و کاهش تصادفات عنایت شده و این امری است که کشورهای دیگر به آن اهتمام داشته و مسئولان کشور ما نیز ناگزیر از توجه به آن هستند.

۶. وضعیت حقوقی عابران پیاده در تصادفات رانندگی

حوادث رانندگی انواع مختلفی از جمله تصادم وسیله نقلیه با وسیله نقلیه و یا وسیله نقلیه با عابر پیاده و غیره دارد که در این بخش به‌طور قطع منظور نظر بررسی تصادفات وسایل نقلیه با عابر پیاده می‌باشد و این نکته قابل تأمل است که آسیب‌های بدنی که عابر در حین تصادف در معرض آن قرار می‌گیرد، چهار برابر راننده است.^{۱۱} اما قبل از اینکه وارد این مبحث شویم بهتر است با مبنای مسئولیت دارندگان وسایل نقلیه موتوری، به‌طور مختصر آشنا شویم.

در کشور ما مسئولیت راننده وسیله نقلیه موتوری به دو بخش اصلی تقسیم می‌گردد.

اول: مسئولیت مدنی؛ دوم: مسئولیت جزائی.

مسئولیت مدنی راننده وسایل نقلیه موتوری از قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی

دارندگان وسایل نقلیه موتوری مصوب ۱۳۴۷ ناشی می‌گردد.

9. <http://www.Irna.ir>

10. <http://search.cga.state.ct.us>

۱۱. سید رضا العطار رضوی، پیشین، ص ۲۲۲.

هنگامی که به سبب دخالت یک وسیله نقلیه خسارتی به بار می‌آید، اولین پرسشی که در ذهن وارد می‌شود این است که مسئول کیست، به بیان بهتر این سؤال مطرح می‌شود که خسارت به بار آمده را چه شخصی باید جبران کند؟ در سیستم‌های حقوقی نظیر حقوق ایران، که مسئولیت مدنی (مسئولیت جبران خسارت) علی‌الاصول مبتنی بر تقصیر است، یافتن شخص مقصر و اثبات تقصیر او، زیان‌دیده را با دشواری روبرو ساخته و گاه جبران خسارت را غیرممکن می‌سازد. به این دلیل، وجود قوانینی که بتواند بدون اثبات تقصیر، مسئولیت را بر شخصی که قانون، او را مسئول فرض کرده یا مسئولیتی مطلق بر او تحمیل نموده، بیش از پیش احساس می‌شود. امروزه با توجه به خسارات سنگین ناشی از حوادث رانندگی، اکثر کشورها بدون توجه به اختلافی که در سیستم‌های حقوقی آنان وجود دارد، به دنبال تحقق یک هدف مشترک، یعنی تضمین و تأمین حقوق زیان‌دیده هستند و به همین دلیل قواعد مربوط به جبران اینگونه خسارات در این کشورها به یکدیگر نزدیک شده است. در کنار این قوانین، بیمه مسئولیت، نسبت به خسارات ناشی از حوادث رانندگی، اجباری است تا بدین وسیله زیان‌دیده بتواند خسارت خود را بدون خطر مواجه شدن با شخص مسئول جبران کند.^{۱۲}

تصادفات وسایل نقلیه با عابران پیاده در قوانین و مقررات از دو بعد خارج نیست یا این تصادم در محل‌های مجاز عبور عابران رخ داده و یا در محل‌های غیرمجاز این اتفاق افتاده است.

همانطور که قبلاً نیز اشاره شد ماده ۸ قانون نحوه رسیدگی به تخلفات مصوب ۱۳۵۰ عبور عابران پیاده از سواره رو و محل‌های غیرمجاز ممنوع اعلام نموده و برای آن جریمه در نظر گرفته است و علاوه بر آن در قسمتی از ماده مذکور چنین مقرر می‌دارد:

«در صورتی که در این قبیل از نقاط غیرمجاز وسیله نقلیه موتوری با عابر پیاده تصادف می‌نماید راننده وسیله نقلیه در صورتی که کلیه مقررات راهنمایی و رانندگی را رعایت نموده باشد مسئول شناخته نمی‌شود. عدم مسئولیت راننده مانع استفاده شخص ثالث از مقررات بیمه نخواهد بود.»

ماده ۳۳۳ قانون مجازات اسلامی نیز بر این امر تأکید نموده و اعلام می‌نماید:

۱۲. ایراندخت نظری، «مسئولیت مدنی ناشی از تصادفات»، سایت دانشگاه امام صادق، ۱۳۸۱.

«در مواردی که عبور عابر پیاده ممنوع است اگر عبور نماید و راننده‌ای که با سرعت مجاز و مطمئن در حرکت بوده و وسیله نقلیه نیز نقص فنی نداشته است و در عین حال قادر به کنترل نباشد و با عابر برخورد نموده منجر به فوت یا مصدوم شدن وی گردد راننده ضامن دیه و خسارت وارده نیست».^{۱۳}

البته این ماده قانونی در عمل موجب شده است که در صورت احراز تقصیر عابر، او از دریافت دیه محروم شود.

علاوه بر قوانین مذکور ماده ۴ قانون ایمنی راهها و راه‌آهن مصوب ۱۳۴۹/۴/۷ در این زمینه مقرر می‌دارد:

«ورود و عبور عابران پیاده و انواع وسایل نقلیه غیرمجاز،... ممنوع است. هرگاه به دلایل مذکور حادثه‌ای رخ دهد که منجر به ضرب یا جرح یا قتل یا خسارت مالی شود، راننده‌ای که وسیله نقلیه او مجاز به حرکت در آزاد راه باشد، نسبت به مواد فوق مسؤلیتی نخواهد داشت... عدم مسؤلیت راننده مذکور، مانع استفاده شخص ثالث از مقررات بیمه نخواهد بود».

آنچه از مواد فوق بر می‌آید این است که در حقوق ایران به دلیل آسیب‌پذیر بودن عابران پیاده در تصادفات و مبانی مسؤلیت مدنی، سعی گردیده تا جانب عابران پیاده رعایت و حتی در برخی از موارد (به‌طور استثناء) که خطا و تقصیر اساساً متوجه عابر است او و یا اولیای دم وی را از مزایای بیمه محروم نسازد و حتی در زمانی که میزان تقصیر هر دو طرف تصادم برابر است یعنی هم راننده مقررات را رعایت ننموده و هم عابر پیاده قوانین را نادیده انگاشته، باز هم مسؤلیت را متوجه راننده نموده و از عابر حمایت کرده است. با عنایت به توضیحات فوق‌الذکر در تصادفات وسایل نقلیه با عابران پیاده و مسؤلیت هریک از طرفین چند حالت بشرح ذیل متصور است:

الف - حالت اول: در تصادم وسیله نقلیه با عابر پیاده، راننده وسیله نقلیه کلیه مقررات را رعایت نموده و این عابر پیاده است که به مقررات توجه نکرده و باعث بروز حادثه شده است در این شرایط عابر پیاده مقصر قلمداد می‌شود و نه تنها خساراتی که به خودش وارد شده است را متحمل می‌شود بلکه باید از عهده خساراتی که به راننده وارد شده است نیز

۱۳. ناصر کاتوزیان، قانون مدنی در نظم حقوقی کنونی، تهران: نشر دادگستر، چاپ اول: ۱۳۷۷، ص ۲۸۷.

برآید، این بدان سبب است که اگر چه در این جا راننده مستقیماً در ایجاد خسارت نقش دارد و این ماشین اوست که خسارت را وارد می‌کند و در اصطلاح حقوقی اگرچه راننده مباشر است و علی القاعده اوست که باید از عهده خسارت برآید ولی به دلیل اینکه راننده هیچ تقصیری را مرتکب نشده بنابراین مسئولیت به کسی تحمیل می‌شود که اگرچه غیرمستقیم در حادثه نقش دارد ولی مقصر محسوب می‌شود یعنی عابر پیاده در اینجا سبب و راننده مباشر بوده و به دلیل اینکه فعل سبب باعث بروز حادثه شده و یا بهتر بگوئیم سبب اقوا از مباشر است لذا عابر پیاده مقصر در حادثه می‌باشد.

مثلاً اگر عابر پیاده بخواهد از عرض بزرگراه عبور کند و با وجود اینکه پل عابر در نزدیکی او هست تعمداً از عرض بزرگراه عبور کند و خودرو به او برخورد کند، عابر خود مسئول حادثه محسوب می‌شود و کسی که به او برخورد کرده مسئول نخواهد بود مشروط بر آنکه:

راننده دارای گواهینامه رانندگی مجاز باشد؛

وسیله نقلیه دارای عیب فنی نباشد؛

راننده با سرعت مطمئنه در حال رانندگی باشد؛ و

قواعد راهنمایی و رانندگی را رعایت کرده باشد.

اما در زمانی که عابر پیاده مقصر حادثه قلمداد می‌گردد دو فرض پیش روی ما خواهد بود. فرض اول زمانی است که در اثر حادثه صرفاً عابر پیاده مصدوم شده و وسیله نقلیه راننده غیرمقصر و یا دیگران در اثر این حادثه خسارتی نمی‌بیند در این حالت طبیعی است که هیچگونه غرامتی به راننده غیرمقصر پرداخت نمی‌شود.

اما فرض دوم وقتی اتفاق می‌افتد که رفتار عابر پیاده به عنوان مقصر حادثه باعث ورود خسارت به یک یا چند وسیله نقلیه دیگر می‌گردد. در این مواقع به نظر می‌رسد بر اساس ماده ۳۲۸ قانون مدنی عابر پیاده از باب اتلاف و در صورتی که حتی عمل عابر پیاده بدون برخورد و یا با برخورد مستقیم باعث انحراف وسیله نقلیه و ورود خسارت به دیگران شود بر اساس ماده ۳۳۲ قانون مدنی از باب تسبیب، عابر مسئول جبران خسارت وارده خواهد بود.

به طور مثال اگر عابری بدون توجه به مقررات از میان گل بوته‌های حاشیه خیابان و یا بزرگراه به طور ناگهانی به داخل محل عبور وسایل نقلیه وارد شده و راننده وسیله نقلیه

عبوری برای اجتناب از برخورد با عابر پیاده به سمت دیگر منحرف شده و با خودروهای دیگر برخورد نماید در این صورت به طور قطع عابر پیاده مسؤول جبران خسارات می باشد. اما مسأله‌ای که باقی خواهد ماند این است که آیا عابر پیاده قادر به جبران خسارات وارده از جمله مادی و جسمانی وارده به اشخاص غیرمقصر حادثه خواهد بود؟ و آیا لازم نیست تا عابران پیاده نیز همانند وسیله نقلیه از بیمه‌های جبران خسارات به اشخاص ثالث برخوردار شوند تا در صورت بروز چنین حوادثی، خسارات وارده بدون جبران باقی نمانده و کارشناسان تصادفات نیز با خاطری آسوده و به دور از نگرانی چگونگی جبران خسارت توسط عابران پیاده، قاطعانه نظر دهند.

ب - حالت دوم: زمانی که در تصادم وسیله نقلیه با عابر پیاده، راننده از مقررات تخطی نموده و در مقابل هم عابر پیاده به مقررات توجه نکرده است. به طور مثال راننده‌ای که با سرعت غیرمجاز در بزرگراه در حال حرکت است با عابر پیاده‌ای که به طور ناگهانی از میان درختان کنار بزرگراه وارد عرض بزرگراه می شود تصادف می نماید. در این صورت همانطور که ملاحظه می شود هر دو طرف از مقررات تخطی نموده و باعث بروز حادثه شده است. اگر بار دیگر به مواد فوق‌الذکر دقت کنیم در مورد راننده به چند عبارت بر می خوریم از جمله: «راننده وسیله نقلیه در صورتی که کلیه مقررات راهنمایی و رانندگی را رعایت نموده باشد» و یا «راننده‌ای که با سرعت مجاز و مطمئن در حرکت بوده و وسیله نقلیه نیز نقص فنی نداشته است و در عین حال قادر به کنترل نباشد» و یا «راننده‌ای که وسیله نقلیه او مجاز به حرکت در آزاد راه باشد».

تمامی جملات فوق نشان دهنده این مفهومند که راننده وسیله نقلیه باید مقررات را رعایت نماید تا در قبال تصادم با عابر پیاده مسؤولیتی نداشته باشد یا به عبارت بهتر در صورت تساوی تقصیر از ناحیه مباشر و سبب، این مباشر است که مسؤول حادثه قلمداد می گردد و بار مسؤولیت را به دوش خواهد کشید.

اما بر خلاف این مسأله باید به ماده ۳۳۴ قانون مجازات اسلامی نیز توجه نمود که مقرر می دارد:

«هرگاه دو نفر با یکدیگر برخورد کنند و در اثر برخورد کشته شوند هر دو سوار باشند یا پیاده یا یکی سواره و دیگری پیاده باشد، در صورت شبه عمد نصف دیه هر کدام از مال دیگری پرداخت می شود...».

و همچنین ماده ۳۳۵ قانون مذکور که بر همین امر تأکید می‌نماید. هرچند مواد مذکور صرف نظر از پیاده یا سوار بودن شخص تحریر یافته است اما نباید وضعیت خاص عابران پیاده را در آسیب‌پذیری بیشتر از یاد برد.

ج - حالت سوم: زمانی که راننده مقررات را رعایت ننموده و با عابر پیاده در محل مجاز عبور مانند خط کشی عابر پیاده تصادف نموده باشد در این حالت، ناگفته پیداست که مباشر اقوا از سبب بوده و در نتیجه این راننده وسیله نقلیه است که به دلیل قصور در رعایت مقررات باید متحمل بار مسئولیت ناشی از حادثه گردد.

د - حالت چهارم: زمانی است که علت اصلی بروز حادثه به هیچ‌یک از طرفین تصادف بر نمی‌گردد بلکه به دلیل اهمال سازمانهای متولی امر ترافیک حادثه رخ می‌دهد. به طور مثال در یک جاده پر پیچ و خم روستایی که تقریباً هیچ جای آن خط کشی نشده است چگونه می‌توان ادعا کرد که عابر پیاده مقصر است چون از محل خط کشی عبور نکرده است. در اینگونه موارد در واقع عابر پیاده حق دارد از هر جای خیابان یا جاده که مایل است عبور کند و اگر تصادفی اتفاق افتاد به نظر می‌رسد در صورتی که عابر پیاده مقررات مربوط به ماده ۲۱۵ آئین‌نامه راهور و ماده ۴ قانون ایمنی راه و راه‌آهن را رعایت نموده و راننده نیز از مقررات تخطی ننموده باشد این سازمان و یا نهاد مسؤول تأمین ایمنی و علائم است که باید پاسخگوی خسارات وارده باشد.

اما در کنار مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی مرتبط با تصادفات با عابران پیاده، مسأله مسئولیت جزائی رانندگان در اینگونه تصادفات و حمایت قانونی از عابر پیاده از نظر قانونگذار دور نمانده و در ماده ۷۱۸ قانون مجازات اسلامی چنین اشعار می‌دارد:

«هرگاه راننده یا متصدی وسایل نقلیه موتوری... یا در محل‌هایی که برای عبور پیاده رو علامت مخصوص گذارده شده است، مراعات لازم ننماید... به بیش از دو سوم حداکثر مجازات مذکور در موارد فوق محکوم خواهد شد».^{۱۴}

بنابراین هرگاه در بررسی صحنه تصادف معلوم گردد که محل وقوع جرم یکی از محل‌های عبور عابران باشد و اصطلاحاً محل عبور عابران پیاده نامیده می‌شود، کیفر چنین

۱۴. محمد بلغاری، مجموعه قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی، تهران: انتشارات مجد، چاپ اول: ۱۳۷۹، ص

راننده متخلفی به بیش از دو سوم حداکثر مجازات جرمی که مرتکب شده تشدید خواهد شد.^{۱۵}

نتیجه

وضعیت عابران پیاده از نظر اجرای مقررات و تأمین ایمنی کافی در کشور ما بسیار ضعیف می‌باشد. این در حالی است که نه تنها کشورهای همسایه ما به این امر اهتمام دارند بلکه کشورهای پیشرفته این مسأله را حل نموده و در فکر افزایش ایمنی عابران پیاده و تغییر صنعت خودروسازی خود می‌باشند به طوری که «قوانین ضربه به عابر» از سپتامبر ۲۰۰۵ وارد صنعت خودروسازی [اروپا] شده و تا سال ۲۰۱۰ گسترش چشمگیری خواهد داشت.^{۱۶}

این قوانین تأثیر بسزایی بر صنعت خودرو دارند زیرا مطابق اطلاعات NHTSA پیاده‌روی، ۳۶ برابر خطرناکتر از رانندگی و ۳۰۰ برابر خطرناکتر از پرواز است و شاید بتوان گفت قوانین ضربه به عابر را مؤثرترین راه برای حفاظت جان عابران دانست.^{۱۷}

به هر حال به نظر می‌رسد مسئولان ترافیک در کشور ما باید به بازنگری در قوانین، اجرای دقیق مقررات در مورد عابران پیاده و رانندگان، تغییر ساختار وسایل نقلیه برای کاهش صدمات ناشی از حوادث رانندگی، تأمین کافی علائم و تجهیزات ترافیکی برای عبور ایمن عابران از عرض معابر و آموزش فرهنگ‌سازی توجه نموده تا در

۱۵. محمد صالح ولیدی، *حقوق جزای اختصاصی، جرائم علیه اشخاص*، ج ۲، تهران: انتشارات امیرکبیر، چاپ ششم: ۱۳۸۰، ص ۱۹۸.

۱۶. مسؤولیت خودروسازان در قبال جان عابران پیاده، تلاش طراحان را در زمینه بررسی نقاط سخت جلوی خودرو در پی داشته است. این تلاشها به اعمال برخی تغییرات در قسمت درب موتور، شیشه جلو، طراحی جدید سپر و حتی نصب کیسه هوا بر روی خودرو منجر شده است. در سال ۲۰۰۰ میلادی ۲۸ درصد مصدومات تصادفات در انگلیس را عابران تشکیل داده‌اند. استفاده از فوم پلاستیکی در نقاط برخورد با زانو و پاها به منظور کاهش انرژی برخورد و کاهش انحنای سپر در این نواحی، تغییراتی است که برای ایمنی هرچه بیشتر عابران در نظر گرفته شده و توانسته است تا ۲۰ درصد از صدمات را در طول هشت سال بکاهد. تقریباً دو سوم از نیم میلیون کشته شدگان تصادفات رانندگی را عابران پیاده تشکیل می‌دهند.

۱۷. امیرحسین سامانی، المیرا نوری، «عابران پیاده خودروهای اروپایی را دگرگون می‌کنند»، *ماهنامه صنعت خودرو*، آبان ۱۳۸۴، ش ۹۰.

آینده‌ای نزدیک شاهد افزایش ضریب انضباط اجتماعی در امر ترافیک و کاهش تلفات ناشی از حوادث رانندگی باشیم.

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