



مسئولیت کیفی سازندگان خودرو و میزان تأثیر آن در سوانح رانندگی

تالیف
محسن شهسواری

انتشارات قانون یار

۱۳۹۶

سرشناسه	: شهسواری، محسن، ۱۳۵۹ -
عنوان قراردادی	: ایران. قوانین و احکام
عنوان و نام پدیدآور	: مسوولیت کیفی سازندگان خودرو و میزان تاثیر آن در سوانح رانندگی / تالیف محسن شهسواری.
مشخصات نشر	: تهران: انتشارات قانون یار، ۱۳۹۶.
مشخصات ظاهری	: ۱۴۴ ص.
شابک	: ۹۷۸-۶۰۰-۸۰۷۷-۷۹-۴
وضعیت فهرست نویسی	: فیبا
یادداشت	: کتابنامه به صورت زیرنویس.
موضوع	: مسوولیت ناشی از حوادث رانندگی -- ایران
موضوع	: Liability for traffic accidents -- Iran
موضوع	: رانندگی -- ایران -- حوادث -- بی‌جویی
موضوع	: Traf fi c acci dent i nvest i gat i on -- Iran
موضوع	: اتومبیل‌ها -- ایران -- صنعت و تجارت -- پیش‌بینی‌های ایمنی
موضوع	: Automobile industry and trade -- Iran -- Safety measures
رده بندی کنگره	: ۱۳۹۶ ش ۴۹/۵م۹
رده بندی دیویی	: ۵۵۰.۳۲۲/۳۴۶
شماره کتابشناسی ملی	: ۴۶۵۸۵۸۰

انتشارات قانون یار

مسئولیت کیفی سازندگان خودرو و میزان تأثیر آن در سوانح رانندگی

تألیف: محسن شهسواری

ناشر: قانون یار

ناظر فنی: محسن فاضلی

نوبت چاپ: اول - ۱۳۹۶

شمارگان: ۱۱۰۰ جلد

قیمت: ۱۷۰۰۰ تومان

شابک: ۹۷۸-۶۰۰-۸۰۷۷-۷۹-۴

مرکز پخش: تهران، میدان انقلاب، خ منیری جاوید، پلاک ۹۲

تلفن: ۶۶۹۷۳۹۶۰ کتابفروشی رسولی (چراغ دانش سابق)

فهرست مطالب

پیشگفتار.....	۷
فصل اول.....	۱۱
تصادفات رانندگی و تاثیر سامانه های ایمنی خودرو در کاهش تصادفات.....	۱۱
فصل دوم:.....	۶۷
مسئولیت کیفری سازندگان خودرو در تصادفات رانندگی.....	۶۷
و مسئولیت اشخاص و سازمانها در جبران خسارت.....	۶۷
منابع و ماخذ.....	۱۳۳
منابع فارسی.....	۱۳۵

پیشگفتار

امروزه حوادث رانندگی از معضلات مهم کشورهای جهان و بخصوص کشورمان محسوب می شود. عواقب ناشی از حوادث رانندگی در حوزه مسایل قضایی و حقوقی از اهمیت ویژه ای برخوردار است، زیرا جبران خسارت های فردی و اجتماعی حوادث رانندگی تأثیر زیادی در پیشگیری از این حوادث و کاهش آلام و مشکلات مادی افراد و جامعه خواهد داشت. مسئولیت، یکی از اساسی ترین اصطلاحاتی است که در حقوق کیفری و مدنی برای تعیین مسئول جبران خسارت و تحمل مجازات های ناشی از عواقب عمل ضد اجتماعی مطرح می شود. مسئولیت که نتیجه تقصیر است به دو بخش مسئولیت کیفری و مسئولیت مدنی با ارکان مختص به خود تقسیم می شود. ارکان مسئولیت کیفری شامل احراز وقوع رفتار مجرمانه یا ناشی از تقصیر مرتکب، داشتن اهلیت و قابلیت فاعل برای اثبات جرم و اثبات رابطه سببیت و تقصیر می باشد. نقطه تلاقی مسئولیت مدنی و کیفری در حوادث رانندگی است. بنابراین، شناخت تقصیر مدنی و کیفری و تعیین مفهوم مشترک یا متفاوت آن و همچنین شقوق مختلف تقصیر از دیدگاه علمی بخصوص برای کارشناسان تصادفات لازم و ضروری است.

میزان تصادفات رانندگی و سوانح رانندگی در ایران بسیار بالاست و به تبع آن میزان مرگ و میر ها و صدمات بدنی و خسارت مالی نیز روند رو به افزایشی دارد. چه عواملی باعث شده اند که در کشور ایران میزان تصادفات و مرگ و میر های ناشی از آن رشد بالای داشته باشد؟ رشد کمی و کیفی تولیدات صنعتی، همراه با حوادث نامطلوب و دلخراش ناشی از آنها وضعیت جدید و نگران کننده ای ایجاد کرده است که صرف نظر از مباحث مدنی مرتبط به فسخ معامله و تعهدات سازندگان در خصوص ایمنی و حسن کار محصولات صنعتی و جبران خسارات مادی ناشی از آنها

در چارچوب قراردادها یا الزامات خارج از قرارداد، در عرصه حقوق کیفری هم می‌توان به طرح مباحث خاص و دقیقی پرداخت.

در همین راستا است که می‌توان گفت ایجاد مسئولیت برای عرضه‌کنندگان محصولات صنعتی، اعم از سازنده یا توزیع‌کننده، در چارچوب حقوق کیفری نیازی برخاسته از حقوق جامعه و مبتنی بر نظم عمومی، اعتماد و آسایش اجتماعی و پیش‌گیری از صدمه به جسم و جان انسانها و جبران آن است که در این خصوص لازم است مقررات آن در پاسخ به نیاز جامعه با بهره‌گیری از منابع فقهی و اندیشه‌های حقوقی توسعه و تعمیق یاب

هنگامی که از کالای صنعتی به استفاده‌کننده آن آسیبی می‌رسد، همین قدر که احراز شود مصدومیت جسمی وی مستقیماً از کالای صنعتی بوده، کافی است که بر عیب کالا و در واقع تعدی یا تفریط سازنده در ساختن آن دلالت نماید، بنابراین محصولات سازندگان که در وقوع جرم مؤثر است و همین‌طور رفتار توزیع‌کنندگان که استفاده‌کنندگان را به استفاده از کالا مغرور کرده است، بدون نیاز به اثبات تقصیر و به دلالت ظاهر، منتسب به اشخاصی است که آن را عرضه کرده‌اند و وی با لحاظ این فرض یا اماره تقصیر که از جانب آنها قابل رد است، در مقابل صدمات جسمی ناشی از تولیدات عرضه شده، مسئولیت خواهند داشت و اگر این شخص اثبات نماید که علت صدمه، اقدام غیر مجاز استفاده‌کننده یا شخص ثالث و یا ناشی از قوه قهریه بوده است، از مسئولیت کیفری مبری می‌شود. در غیر این صورت، صرف ایراد صدمه موجب دیه است که وی مسئول تأدیه آن است و اگر تقصیر عرضه‌کننده اثبات گردد، با لحاظ ماده ۶۱۶ قانون مجازات اسلامی علاوه بر دیه، حبس هم می‌گردد.

حوادث ناشی از رانندگی و تصدی وسیله نقلیه موتوری، شایعترین حوادث سالهای اخیر محسوب می‌شوند؛ سیاستهای مربوط به نظام ایمن، اذعان دارد که خطای انسانی

با توجه به ماهیت اجتماعی افراد در تصادفات رانندگی، امری اجتناب ناپذیر است. لذا با تصویب مقررات دیگر تلاش کرد، سایر ارکان تصادف رانندگی یعنی راه و وسیله نقلیه را به سمت ایمنی بیشتر و بخشندگی و جبران خطای انسانی سوق دهد. که البته به نظر می رسد یکی از مهم ترین مواد قانونی در این راستا که می تواند در راستای احقاق حقوق آسیب دیدگان از حوادث رانندگی و کاهش این گونه حوادث مؤثر واقع شود، تبصره ۳ ماده ۱۴ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۸۹ باشد، که در آن کارشناسان تصادفات مکلف شده اند تا نقص راه و وسیله نقلیه را در تصادفات رانندگی مدنظر قرار داده و قصور سازمان های مربوطه را در نظریه کارشناسی اعلام کنند، تا حسب مورد متصدیان مربوطه در مقابل قانون و زیاندیدگان پاسخگو باشند. در قوانین جدید رویکرد قانونگذار به سمت حمایت هرچه بیشتر از زیان دیده سوق پیدا کرده است. هدف این مطالعه بررسی تحولات مسئولیت کیفری در حوادث رانندگی با تأکید بر قانون جدید رسیدگی به تخلفات است. علاوه بر این، تعیین مبنای مسئولیت کیفری در حوادث رانندگی به ویژه حوادثی است که در آن عاملی غیر از انسان (راه و وسیله نقلیه) در آن دخالت داشته است.

فصل اول

تصادفات رانندگی و تاثیر سامانه های ایمنی خودرو در
کاهش تصادفات

مقدمه

بررسی ادبیات تحقیق به تدوین راهکارهای مناسب جهت تحقیق کمک می کند و یکی از مهم ترین بخش های پژوهش محسوب می شود. لذا در این فصل ادبیات تحقیق در دو بخش « منابع نظری » و « تحقیقات پیشین » مورد بررسی قرار می گیرد.

مبحث اول: تاریخچه جرایم و تخلفات رانندگی

در این قسمت پس از مروری بر تاریخچه ساخت اتومبیل و نخستین قوانین رانندگی در جهان و ایران به بررسی اولین تصادفات در ایران و تاریخچه علایم راهنمایی و پیشینه قوانین در این زمینه پرداخته ایم.

گفتار اول: ساخت اولین اتومبیل در جهان

اولین وسیله نقلیه ای که توانست در جاده ها به حرکت درآید در سال ۱۷۷۰ توسط یک فرانسوی ساخته شد. این وسیله سه چرخ داشت و یک دیگ بخار نیروی لازم برای حرکت آن را فراهم می کرد و چون این اتومبیل وسیله هدایت با فرمان نداشت فقط به طور مستقیم حرکت می کرد و سرعت آن در حدود ۴ کیلومتر بود و در هر ۳ متر مسافت مجبور به توقف می شد تا بخار لازم را برای ادامه ی حرکت تأمین کند.

گفتار دوم: نخستین قوانین راهنمایی رانندگی در جهان

با ساخت اولین وسیله و با مشخصات حرکت آن، این وسیله در آن زمان نمی توانست مشکلات اجتماعی و حقوقی و ... ایجاد کند ولی در سالهای بعد و با افزایش امکانات خودروهای اولیه، کم کم نیاز به وضع یک سری قوانین برای مقابله با مشکلات احتمالی احساس می شد فلذا نخستین مقررات ساده راهنمایی رانندگی به تصویب رسید از آن جمله قانونی است که در سال ۱۸۳۱ در مجلس انگلستان تصویب شد. این قانون مشهور به «قانون پرچم قرمز» بود و وجه تسمیه آن بدین صورت بود که هر وقت اتومبیلی از جایی حرکت می کرد راننده ی آن مجبور بود یک نفر را