

دلایل اختلاف آرا و نظرات کارشناسان تصادفات^۱

(مقاله پژوهشی) (صفحه ۷۱-۹۰)

کرامت اله شعله^۲، سید سعید کشفی^۳، مرادعلی کیامهر^۴

تاریخ پذیرش: ۱۳۹۹/۰۹/۰۹

تاریخ دریافت: ۱۳۹۹/۰۶/۲۳

چکیده

نظرات کارشناسی در اثبات دعاوی از جایگاه ویژه‌ای برخوردار است زیرا به‌عنوان قرینه‌ای در راستای افزایش علم قاضی در تشخیص دقیق و قریب به عدالت در یک موضوع تخصصی کاربرد دارد. با توجه به این اهمیت، بایستی در تهیه نظرات کارشناسی و ایجاد وحدت رویه در این مسیر، نسبت به شناخت دلایل موجب اختلاف در ارائه نظرات کارشناسی اقدام کرد و پس از شناخت، نسبت به رفع آنها اقدام کرد؛ این پژوهش، رسالت این امر مهم را بر عهده دارد. این پژوهش، از نظر هدف، کاربردی و از نظر روش انجام، توصیفی-پیمایشی است. جامعه آماری تحقیق از طریق بررسی اسنادی تعداد ۵۰ فقره پرونده تصادفات که کارشناسان رسیدگی کننده، آرا و نظرات متفاوتی درباره تصادفات ارائه داده بودند و بررسی نظرات تعداد ۱۰۰ نفر از کارشناسان تصادفات در قالب پرسش‌نامه‌ای ۲۶ سوالی در طیف لیکرت، شکل گرفت. نتایج ابتدا با استفاده از آمارهای توصیفی و سپس با استفاده از نرم‌افزار SPSS و آزمون T تک نمونه‌ای مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفت. بررسی‌های اسنادی این تحقیق نشان داد که کارشناسان در مباحث اعمال تبصره سه ماده ۱۴ قانون رسیدگی به تخلفات، دخالت سرعت در علت تامه تصادفات، تصادفات ساختمانی و تصادفات عابران پیاده دارای بیشترین اختلاف نظر هستند. همچنین نتایج حاصل از پرسش‌نامه با استفاده از آزمون فریدمن رتبه‌بندی شد که ضعف در تجهیزات و فناوری، ضعف در آموزش و ضعف در قوانین و مقررات به ترتیب از مهم‌ترین دلایل اختلاف آرای کارشناسان است. به‌منظور نیل به رویه‌ای یکسان در ارائه نظرات کارشناسی و کاهش اختلافات در این راستا، که در واقع مقدمه صدور آرای قضایی واحد و نزدیک به عدالت خواهد بود، شناخت علل اصلی تصادفات، امری اجتناب‌ناپذیر است. این مهم از طریق به‌روزرسانی تجهیزات و فناوری‌های موثر در این زمینه، افزایش آموزش‌های تخصصی و اصلاح قوانین و مقررات موجود ممکن خواهد شد.

کلیدواژه‌ها: تصادفات، کارشناس، اختلاف آرا، نظرات.

۱. این مقاله مستخرج از پایان‌نامه کارشناسی ارشد است.

۲. دانشجوی کارشناسی ارشد رشته مدیریت ترافیک، دانشگاه علوم انتظامی امین، kshoaleh@gmail.com

۳. دانشیار مدیریت دانشگاه علوم انتظامی امین، نویسنده مسئول: s_s_kashfi@hotmail.com

۴. کارشناس ارشد مدیریت ترافیک، عضو هیئت علمی دانشگاه علوم انتظامی امین، Mohammadmahdia7768@gmail.com

کارشناسی از مهم‌ترین و پرکاربردترین ادله اثبات دعوا است که به‌طور گسترده در دعوی واجد جنبه‌های فنی و تخصصی مورد استفاده و استناد قرار می‌گیرد. بدین ترتیب که طرفین در مقام اثبات ادعای خود جهت فهم امور موضوعی پیچیده باید به کارشناس مراجعه کنند. (حیدری و رزمجو، ۱۳۹۳: ۲)

رسیدگی به تصادفات نیز که یکی از رشته‌های کارشناسی است از این امر مستثنی نبوده و در دعوی تصادفات و در تعیین مقصر حادثه اهمیت به‌سزایی دارد و رأی کارشناس تا خاتمه پرونده در آرای نهایی محاکم قضایی نقش بی‌بدیلی دارد. آرای کارشناسان و به‌طور خاص، آرا و نظرات کارشناسان تصادفات همواره با چالش‌ها و آسیب‌هایی مواجه است. آسیب‌ها و چالش‌هایی نظیر چالش‌های کارشناسان در محاکم کیفری، رسیدگی به فرآیند تصادفات، مدیریت صحنه تصادف، چالش در قوانین و مقررات مربوطه و ... از مباحث قابل بررسی در این حوزه است.

یکی از آسیب‌های مترتب به‌نظرات کارشناسی و به‌طور خاص آرای کارشناسان تصادفات، اختلاف نظرات آنان است تا جایی که اختلاف نظرات آنها همواره یکی از دغدغه‌های دستگاه قضایی است و این اختلاف‌نظر تبعات منفی داشته و اعتماد قضات را به نظر کارشناسان کم می‌کند. (خبرگزاری ایسنا، ۱۳۹۷)

این اختلاف آرا و نظرات علاوه بر چالش‌هایی که در روند رسیدگی به پرونده‌ها در محاکم قضایی ایجاد می‌کند باعث نوعی بدبینی و احیاناً ایراد تهمت‌های ناروا به کارشناسان می‌شود. لذا هدف اصلی از انجام این تحقیق، شناسایی دلایل اختلاف آرا و نظرات کارشناسان تصادفات است که برای نیل به این هدف، سوالاتی به قرار ذیل طراحی شده است. لازم به ذکر است که طراحی سوالات بیشتر با تکیه بر تجارب نگارنده و استفاده از نظرات کارشناسان و البته مطالعه منابع مرتبط با موضوع در حوزه کارشناسی تصادفات است.

سوال اصلی: دلایل اختلاف آرا و نظرات کارشناسان تصادفات کدام هستند؟

سوالات فرعی:

دلایل مرتبط با آموزش و مهارت کارشناسان در اختلاف نظرات آنها کدام هستند؟
دلایل مرتبط با قوانین و مقررات در اختلاف نظرات کارشناسان تصادفات کدام هستند؟
دلایل مربوط به تجهیزات و فناوری در اختلاف نظرات کارشناسان تصادفات کدام هستند؟

مبانی نظری و پیشینه تحقیق

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: 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 اظهارنظر علمی دانست که قاضی نسبت به آن تخصص ندارد و توسط اشخاص خاص صورت می‌گیرد (حسینی‌نژاد، ۱۳۷۴: ۱۱۵)

لنگرودی در ترمینولوژی حقوق، کارشناس را چنین تعریف کرده است: شخصی که به مناسبت علم یا شغل یا کسب، دارای معلومات و تشخیص لازم باشد و کارشناس رسمی را این‌گونه بیان می‌کند "کارشناسی که دارای پروانه کارشناسی باشد". (جعفری لنگرودی، ۱۳۷۸: ۱۳۱)

انسان به‌خاطر طبیعت ناطق و اهل خرد و اندیشه بودن، از ابتدای خلقت، به‌دنبال کسب دانش و تجربه بوده است. از این‌رو می‌توان گفت تاریخ کارشناسی، به‌معنای رجوع افراد عادی به صاحبان علم و مهارت، به اندازه تاریخ بشر است. با این ویژگی‌ها در جوامع اولیه، به‌علت عدم توسعه فنون، نیاز بشر به رجوع به نظریه کارشناس و اهل خبره کمتر احساس می‌شد و با پیشرفت دانش‌ها و صنایع، این نیاز بشر، خود را نشان داده و به‌دنبال آن مراجعه به کارشناس، اهمیت بیشتری یافته است.

در مورد کارشناسی به‌طور عام، قوانین و مقرراتی در طول تاریخ وجود داشته است. قدیمی‌ترین قوانین مدونی که تاکنون متون آن به‌طور کامل به‌دست آمده است، مربوط

به حمورابی، پادشاه بابل قدیم است که در حدود ۲۰۰۰ سال قبل از میلاد تدوین شده است. (وروایی و فتاحی، ۱۳۹۶: ۲۲)

با مروری بر تاریخچه قوانین و مقررات مربوط به کارشناسی در ایران ملاحظه می‌شود که پس از ظهور مشروطیت، اصطلاح اهل خبره برای نخستین بار در بعضی از مواد قانونی موقتی محاکمات جزایی به کار برده شد و کمی بعد در قانون موقتی اصول محاکمات حقوقی مصوب ۱۳۲۹ قمری، بعضی از مسائل مربوط به کارشناسی از قبیل مراجعه به اهل خبره، نحوه انتخاب خبرگان از سوی دادگاه و حق الزحمه آنان مورد توجه قرار گرفت. اما حقوق و حدود کارشناسان مسکوت بود و این امر موجب اطلاع کار و گاهی موجب سوءاستفاده می‌شد. از این رو در سال ۱۳۱۵ پس از تاسیس اداره فنی تنظیم امور مترجمان و سایر اهل خبره و مصدقان، برای نخستین بار واژه مذکور، مورد نظر قرار گرفت و در ۲۳ بهمن ۱۳۱۷ قانونی راجع به کارشناسان رسمی تصویب شد. بعد از انقلاب اسلامی در اول آبان ۵۸، لایحه استقلال کانون کارشناسان به تصویب شورای انقلاب رسید. همچنین در تاریخ ۶۵/۳/۱۳ قانون بازسازی کارشناسان رسمی دادگستری تصویب شد. در نهایت در سال ۱۳۸۱ قانون کانون کارشناسان رسمی دادگستری به تصویب مجلس شورای اسلامی رسید. (وروایی و فتاحی، ۱۳۹۶: ۲۲-۲۳)

کارشناسی تصادفات نیز یکی از رشته‌های کارشناسی است که عبارت‌است‌از: جمع‌آوری و ثبت اطلاعات و واقعیات موجود در صحنه تصادف و تجزیه و تحلیل آنها و ارائه نظریه کارشناسی به‌نحوی که تصمیم‌گیری برای مقامات قضایی یا اشخاصی که به‌نحوی در رسیدگی به تصادفات مسئولیت قانونی دارند، ممکن شود. (وهاب‌زاده، ۱۳۹۵: ۱۱).

با توجه به این که در زمینه موضوع این پژوهش، تئوری یا نظریه خاصی وجود ندارد لذا می‌توان گفت مبنای نظری پژوهش حاضر بر تجربه استوار است و نگارنده از تجربیات شخصی خود و سایر کارشناسان در مباحث نظری استفاده کرده است؛ لیکن در ادامه، قوانینی که بیشتر در این پژوهش در مباحث و چارچوب نظری و تجزیه و تحلیل تصادفات استفاده شده است، ذکر خواهد شد.

ive of SID

در حوزه قوانین و مقررات مربوط به کارشناسی تصادفات، رساله علمی و عملی کارشناسان تصادفات، آئین‌نامه راهنمایی و رانندگی مصوب ۱۳۸۴ هیئت وزیران است و بیشتر علل تصادفات بر مبنای مواد قانونی آن تعیین و اعمال می‌شود و بدون شک مهم‌ترین مرجع و مبنای کارشناسی تصادفات است؛ از دیگر قوانین مهم و مورد استفاده در کارشناسی تصادفات می‌توان به قانون کانون کارشناسان رسمی دادگستری و آئین‌نامه اجرایی آن، قانون رسیدگی فوری به تصادفات ناشی از رانندگی وسایل نقلیه، موتوری، قانون استفاده از نظر افسران راهنمایی و رانندگی در تصادفات وسایل نقلیه، آئین‌نامه تاسیس و بهره‌برداری از موسسات ترابری جاده‌ای مصوب ۱۳۵۷، آئین‌نامه راهنمایی و رانندگی مناطق آزاد تجاری-صنعتی، قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۸۹ اشاره کرد.

الگوی مفهومی موضوع پژوهش که در واقع نگاهی کلی به فرایند پژوهش و ایجاد تصویر ذهنی برای مخاطب است، برابر نمودار زیر نمایش داده شده است.



شکل شماره ۱- الگوی مفهومی پژوهش

برابر بررسی‌های به‌عمل‌آمده در منابع و مطالعات ایرانی و خارجی هیچ‌گونه پژوهش مشابه به موضوع تحقیق در رشته تصادفات و سایر رشته‌های کارشناسی انجام نشده است و پژوهش‌هایی که تاکنون در حوزه تصادفات صورت گرفته بیشتر به بررسی چالش‌های پیش‌روی کارشناسان تصادفات پرداخته است. لذا نوآوری این تحقیق، بررسی و شناسایی یکی از چالش‌های فراروی کارشناسان تصادفات است. مطالعات انجام‌شده مرتبط با موضوع به شرح زیر ارائه می‌شود:

زارع (۱۳۹۵) در مطالعه‌ای تحت عنوان آسیب‌شناسی فرآیند رسیدگی به تصادفات و سنجش مهارت‌های کارشناسان تصادفات و ارائه راه‌کارهای آن نتیجه می‌گیرد که پنج بعد میزان مهارت کارشناسان، ایمن‌سازی صحنه تصادف، نحوه جمع‌آوری اطلاعات، نحوه اطلاع و مدت حضور در محل حادثه، هماهنگی دستگاه‌های اداری بر فرآیند رسیدگی به تصادفات موثر هستند و میزان مهارت کارشناسان بیشترین تاثیر را در فرآیند رسیدگی به تصادفات دارد. صادقی شاهرخت (۱۳۹۰) در مطالعه‌ای تحت عنوان چالش‌های کارشناسی تصادفات در دادرسی کیفری ایران، خلاء و چالش‌های موجود درخصوص کارشناسی تصادفات را در سه سطح قانون‌گذاری، قضایی و اجرایی مورد بررسی قرار داده و به ارائه راه‌کارهای مقابله با آن از جمله وضع قوانین و مقررات مناسب در حوزه کارشناسی تصادفات همگام با تحولات جهانی، بالابردن سطح علمی قضات و کارشناسان، افزایش منابع انسانی و مالی و ایجاد نهادهای نظارتی قوی بر عملکرد کارشناسان تصادفات مبادرت کرده است. مهماندار (۱۳۸۶) در مقاله‌ای تحت عنوان بررسی روند رسیدگی به تصادفات در ایران و مشکلات حاکم بر آن بیان می‌دارد: پیچیدگی وظایف، نبود تعاملات بین سازمان‌ها، کاستی‌های قانونی و روش‌های اجرائی ناصحیح، باعث شده تا روند رسیدگی به تصادفات با مشکلاتی مواجه و در نتیجه حقوق تعدادی از شهروندان پایمال و تضییع شود؛ از این میان می‌توان به اشکالات ذیل اشاره کرد: ۱- نبود روش‌های یکسان در نحوه رسیدگی به تصادفات؛ ۲- ناکارآمدی روش‌های موجود و اعمال روش‌های غیرضروری؛ ۳- کمبود کارشناسان تصادفات؛ ۴- ضعف

آموزش کارشناسان تصادفات؛ ۵- نبود مقررات جامع در امر کارشناسی تصادفات؛ ۶- کاستی در قوانین و مقررات بیمه؛ ۷- عدم اجرای کامل قوانین و مقررات بیمه از سوی شرکت‌های بیمه؛ ۸- غیرتخصصی بودن رسیدگی در مراجع قضائی؛ ۹- روند طولانی رسیدگی به تصادفات از ابتدا تا انتها. فرضی (۱۳۸۵) در مقاله‌ای تحت عنوان بررسی اختلاف نظر کارشناسان تصادف در باب اشتراک مسئولیت، اشکال کار را در صریح و شفاف نبودن قوانین و مقررات دانسته و چنین آورده "بسیار مشاهده شده که کارشناسان مختلف در بررسی پرونده مشابه نظرات کاملاً متفاوتی ارائه می‌دهند. در واقع اشکال کار در صریح و شفاف نبودن قوانین و مقررات است که زمینه را برای تفسیرهای مختلف و بعضاً متناقض ایجاد می‌کند. یکی از موارد اختلاف نظر کارشناس تصادف، موضوع ماده ۳۳۶ قانون مجازات اسلامی بحث اشتراک مسئولیت است که همواره بحث برانگیز محافل علمی کارشناسی بوده است. این ماده در ظاهر با ماده ۳۶۳ قانون مجازات اسلامی تضاد دارد و کارشناسان به صورت سلیقه‌ای مقصر تصادف را به استناد یکی از این دو ماده معرفی می‌کنند که قطعاً سبب تضييع حقوق مردم خواهد شد". تحقیقی تحت عنوان مقایسه آرای رانندگان خودرو و موتورسواران در مورد تصادفات توسط رابیز^۱ و همکاران (۲۰۱۸) انجام شده است که در آن، نظرات رانندگان اتومبیل (به تعداد ۱۰۲ نفر) و نظرات موتورسواران (به تعداد ۵۷۹ نفر) در مورد تصادفات با استفاده از پرسش‌نامه مبتنی بر وب مقایسه شد. در این پژوهش، تصادفات ناشی از برخورد موتورسیکلت با خودرو در چهار سناریو که شامل دو سناریو مربوط به تصادفات معمولی و دو سناریو مربوط به تصادفات خاص است، مورد سوال قرار گرفته و پاسخ‌های کیفی با استفاده از نرم‌افزار تحلیل متن (LIWC) برای تشخیص تفاوت‌های عینی از نظر رانندگان خودرو و موتورسیکلت مورد بررسی قرار گرفت که نظر رانندگان خودرو و موتورسواران بسته به نوع خاص بودن اوضاع تغییر کرده است به نحوی که وقتی از علت تصادف موتورسیکلت سوال می‌شود پاسخ رانندگان خودرو و موتورسواران تفاوت قابل توجهی دارد؛ در

حالی که موتورسواران، رانندگان خودرو را مقصر می‌دانند که این امر تعصب درون‌گروهی را نشان می‌دهد. با این حال وقتی از سناریوهای خاص مانند مانور موتورسیکلت در اطراف اتومبیل‌ها سوال شد، این نفع درون‌گروهی کاهش می‌یابد و همان‌طور که توسط نرم‌افزار نیز آنالیز شده است، نتیجه گرفته شد که درک میزان تصادفات و تشخیص علت آن وابستگی بسیار زیادی به جزئیات دارد. در خصوص روش‌های تشخیص سرعت خودرو در تصادفات، مطالعه‌ای تحت عنوان معضل شواهد عینی، ارائه شواهد مربوط به سرعت خودرو از طریق آرای یک کارشناس توسط چاپمن^۱ (۲۰۰۷) انجام شده است. این موضوع طی سال‌های متمادی توسعه یافته است و هم‌چنان در قانون دادگستری ایلینویز تبلور یافته است. در این پژوهش، تشخیص سرعت خودروها به روش سنتی و با استفاده از چند شاهد عینی از نظر قضایی ارجح است؛ اگرچه دادگاه‌ها اجازه استفاده از آرای کارشناسان در مورد سرعت وسیله‌نقلیه را در طول قرن بیستم صادر کرده بودند، اما این به شرطی بود که کارشناسان، آرای خود را بر مبنای اصول علم فیزیک ارائه کنند. دادگاه عالی ایلینویز هرگز به‌طور قطعی حکم نکرده بود که چگونه و چه موقع چنین مدارکی صحیح است. مطالعه‌ای تحت عنوان محاسبه سرعت براساس آرای کارشناسان توسط کوک^۲ (۱۹۶۳) به بررسی استفاده از آرای کارشناسان در راستای سرعت وسایل نقلیه که در تصادفات افزایش یافته است، می‌پردازد. این امر موجب شده است تا حقوق‌دانان و قانون‌گذاران به‌طور فزاینده‌ای از قوانین اساسی که اساس این آراء را تشکیل می‌دهند مطلع شوند. هدف از نگارش این مقاله، بحث حقوقی در زمینه متداول‌ترین قوانین به‌منظور روشن‌شدن نقاطی است که با استفاده از داده‌های ناقص و فرضیه‌های نادرست ابراز شده است. پس از بررسی موقعیت، قوانین مورد استفاده در تعیین سرعت براساس علائم لغزش با تأکید ویژه بر کاربرد و محدودیت‌های آنها مورد بحث قرار می‌گیرد.

1. Chapman
2. Cook

روش تحقیق

روش انجام تحقیق در این پژوهش شامل دو مرحله است:

الف) روش بررسی اسنادی: اسناد مورد مطالعه در این پژوهش عبارت است از: پرونده‌های مطروحه در محاکم قضایی استان فارس با موضوع تصادفات که نظرات و آرای کارشناسان در خصوص تصادف در هیئت‌های مختلف رسیدگی متفاوت است.

ب) روش توصیفی - تحلیلی مبتنی بر آمار استنباطی: در این مرحله با توجه به اهداف، سوالات و فرضیه‌های تحقیق و استفاده از موارد شایع اختلاف در بین کارشناسان (موارد شناسایی شده در مرحله اول) و تجربیات محقق، پرسش‌نامه‌ای تنظیم و از نظرات کارشناسان استفاده خواهد شد.

روش گردآوری اطلاعات نیز با استفاده از مطالعات کتابخانه‌ای (استفاده از کتاب‌ها، مقالات و پایان‌نامه‌های مرتبط با موضوع پژوهش و بررسی دیدگاه‌های متخصصان)، بررسی اسنادی (بررسی پرونده‌های تصادفات که نظرات کارشناسان تصادفات در خصوص تصادف با یکدیگر متفاوت است) و طراحی پرسش‌نامه صورت پذیرفته است.

پرسش‌نامه طراحی شده به بررسی دیدگاه کارشناسان در مورد علت اختلاف آرا و نظرات آنها می‌پردازد و از ۲۶ سوال ۵ گزینه‌ای در طیف لیکرت استفاده شده است. این پرسش‌نامه، اختلاف آرا و نظرات کارشناسان را در سه حوزه آموزش و مهارت کارشناسان، حوزه قوانین و مقررات و حوزه تجهیزات و فناوری مورد بررسی قرار می‌دهد که شاخص‌ها و مولفه‌های مورد مطالعه در نمودار الگوی مفهومی پژوهش آورده شد لذا از ذکر مجدد آن خودداری می‌شود.

روائی پرسش‌نامه با بهره‌گیری از روش اعتبار محتوا به لحاظ این که به تایید اساتید محترم راهنما و مشاور رسید، سنجیده و مورد قبول واقع شد. تعیین اعتبار پرسش‌نامه از طریق محاسبه آلفای کرونباخ صورت پذیرفته است. میزان پایایی این ابزار در پژوهش حاضر با استفاده از آلفای کرونباخ ۰/۷۴ به دست آمد که نشان‌دهنده پایایی خوب است.

زمان و مکان پژوهش در مرحله بررسی اسنادی پرونده‌های مطروحه در محاکم قضایی استان فارس به‌خصوص دادگاه رسیدگی به تخلفات رانندگی (دادگاه تصادفات) شهرستان شیراز در بازه زمانی ۱۳۹۴ الی ۱۳۹۸ است و در مرحله دوم توزیع پرسش‌نامه در زمستان ۹۸ است. جامعه آماری در پژوهش حاضر در مرحله بررسی اسنادی شامل کلیه پرونده‌های تصادفات متشکله واجد شرایط در محاکم قضایی استان فارس و در مرحله توزیع پرسش‌نامه کلیه کارشناسان تصادفات است. حجم نمونه آماری در این پژوهش، تعداد پنجاه پرونده از پرونده‌های تصادفات متشکله واجد شرایط در محاکم قضایی استان فارس و تعداد یکصد نفر از کارشناسان تصادفات است. برای تفسیر اطلاعات به‌دست‌آمده از پرسش‌نامه در ابتدا از روش‌های آمار توصیفی مانند فراوانی، درصد فراوانی، میانگین و انحراف استاندارد استفاده خواهد شد و جهت تجزیه و تحلیل دیدگاه‌های کارشناسان و آزمون فرضیه‌های پژوهش از آزمون T تک‌نمونه‌ای در نرم‌افزار SPSS استفاده خواهد شد.

یافته‌های تحقیق

یافته‌های تحقیق در بخش بررسی پرونده‌ها (بررسی اسنادی) نشان می‌دهد که کارشناسان تصادفات در پنج مبحث اعمال تبصره سه، ماده ۱۴ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۸۹، دخالت سرعت در علت تامه تصادف، صحت یا عدم صحت تصادف (تایید یا رد وقوع تصادف)، تصادفات عابران پیاده و تصادفات ناشی از عدم رعایت حق تقدم دارای بیشترین اختلاف نظر هستند.

در ادامه بحث، جهت پرداختن بیشتر به موضوع، یکی از پرونده‌هایی را که کارشناسان تصادفات در مراحل مختلف رسیدگی به آن درخصوص علت حادثه با یکدیگر اختلاف نظر دارند را به‌عنوان نمونه و به شرح ذیل ارائه می‌دهیم.

اختلاف کارشناسان در اعمال قاعده سببیت در تصادفات

یکی از موارد اختلاف شایع بین کارشناسان تصادفات در خصوص تعیین مقصر حادثه، اعمال قاعده سبب در تصادفات است. بدین نحو که برخی از کارشناسان، در رسیدگی به برخی از تصادفات سبب را علت حادثه می‌دانند (سبب اقوی از مباشر)، برخی نقش هر دو را یکسان و برخی هم به اعمال آن مقید نیستند. لذا در سلسله مباحث مربوطه جهت تبیین و تشریح موضوع، نمونه‌ای از یک پرونده به شرح ذیل ارائه می‌شود:

شرح وقوع حادثه: مستند به گزارش کلانتری ۱۴ مدرس شیراز عوامل آن یگان از وقوع یک فقره تصادف واقع در تقاطع (چهارراه) مصدق اطلاع حاصل کرده که بلافاصله در محل حاضر می‌شوند. بررسی‌های اولیه حاکی است سرنشینان یک دستگاه سواری پراید توسط راکب دو دستگاه موتورسیکلت با سلاح سرد (چاقو و قمه) در فاصله تقریبی یک کیلومتر قبل از محل حادثه مورد تهدید واقع می‌شوند که راننده پراید جهت پیشگیری از وقوع درگیری و با عجله و شتاب اقدام به فرار از آنها می‌کند و هنگام رسیدن به تقاطع مذکور و بدون توجه به چراغ قرمز مسیر خود، از تقاطع عبور می‌کند که در همین حین با یک دستگاه کامیون که در مسیر مجاز خود و در حالت چراغ سبز در حرکت بوده است، برخورد می‌کند که منجر به فوت دو نفر از سرنشینان سواری پراید می‌شود و راکبان موتورسیکلت و هم‌چنین راننده کامیون از محل حادثه متواری می‌شوند و راننده کامیون و رانندگان موتورسیکلت ناشناس باقی می‌مانند.

نظریه کارشناس بدوی: کارشناس مربوطه ضمن انجام بررسی‌های لازم چنین استنباط می‌کند که آثار و علائم باقی مانده از حادثه و اظهارات اخذشده همگی دلالت بر عبور از چراغ قرمز توسط راننده پراید داشته و علت تامه تصادف را بی‌مبالاتی راننده سواری پراید به علت عدم رعایت حق تقدم در تقاطع و عبور از چراغ قرمز اعلام می‌دارد. **نظریه هیئت سه نفره کارشناسی:** دو نفر از این کارشناسان عبور از چراغ قرمز توسط راننده پراید را محرز دانسته و نظریه کارشناس بدوی را تایید می‌کنند لیکن یکی از کارشناسان علت حادثه را با عنایت به رابطه سببیت، عدم رعایت نظامات دولتی از سوی

دو موتورسوار تعقیب‌کننده متواری با سلاح سرد نسبت به راننده سواری پراید منجر به عبور از چراغ قرمز و برخورد با کامیون کشنده اعلام می‌دارد.

نظریه هیئت پنج نفره کارشناسی: هیئت پنج نفره کارشناسی نیز با استناد به رابطه سبب و مباشر و با این استدلال که اگر موتورسواران سواری پراید را تعقیب نمی‌کردند حادثه اتفاق نمی‌افتاد، علت حادثه را بی‌مبالاتی و عدم رعایت نظامات دولتی از جانب راکبان مجهول‌الهویه دو دستگاه موتورسیکلت به‌علت تهدید و ارعاب راننده سواری پراید منجر به عبور از چراغ قرمز و برخورد با کامیون تشخیص داده‌اند.

نظریه هیئت ۵ نفره کارشناسی در مراحل دادرسی از طرف نماینده حقوقی صندوق تأمین خسارت‌های بدنی مورد اعتراض واقع شده و لایحه‌ای به شرح ذیل تقدیم دادگاه می‌شود:

درخصوص پرونده کلاسه ... به استحضار می‌رساند: در این پرونده، کارشناس اولیه علت تامه تصادف را عدم رعایت حق تقدم راننده پراید و عبور از چراغ قرمز عنوان می‌کند. در هیئت سه نفره کارشناسی نیز دو نفر از کارشناسان علت فوق را تایید می‌کنند اما یکی از آنان در اقدامی عجیب علت را متوجه دو موتورسوار تعقیب‌کننده پراید می‌کند و موضوع را مصداق رابطه سببیت و سبب اقوی از مباشر می‌داند. وی در بیان علت به عدم رعایت نظامات دولتی اشاره می‌کند و هیئت ۵ نفره نیز با همین نظر و با ارائه تحلیل‌های خاص، علت را بی‌مبالاتی و عدم رعایت نظامات دولتی از جانب راکب دو دستگاه موتورسیکلت اعلام می‌کند. حال آن‌که هر یک از این عبارات دارای مفاهیم خاص و دقیق حقوقی هستند و این‌که چگونه تعقیب و تهدید داخل در مفاهیم مصداق بی‌مبالاتی و عدم رعایت نظامات دولتی قرار گرفته جای سوال است؛ این خلط مباحث به حدی است که در نامه دادسرای محترم به صندوق با استناد به بی‌احتیاطی راننده خودرو متواری به ماده ده قانون بیمه شخص ثالث استناد می‌شود. حال آن‌که اساساً خودرو متواری مقصر نیست. درخصوص این پرونده می‌بایست مطالبی چند را مدنظر قرار داد:

(۱) بحث رابطه سببیت در جرائم غیر عمد جایگاهی در قوانین موضوعه ندارد و در دکترین حقوقی نیز موضوع اختلافی است. حال آن که چگونه است که کارشناسان محترم در بین نظرات خود به بحث خلأهای قانونی می‌پردازند و در مقام تعیین قرار می‌گیرند؟

(۲) در فقه جزایی و حقوق کیفری و با توجه به اصول برائت و قانونی بودن جرائم و مجازات‌ها، مسئولیت کیفری تنها در خصوص مرتکب جرم قابل اعمال است لذا این مسئولیت اصولاً بر عهده مباشر جرم است و رابطه سببیت و به‌طور خاص سبب اقوی از مباشر امری استثنایی است که باید به‌صورت مضیق تفسیر شود و به قدر متیقن آن اکتفا کرد، تفسیر موسع امر استثنایی در مغایرت کامل با اصول زیربنایی حقوق کیفری است و گشودن راه برای استفاده از چنین تفسیر موسعی نتایج وخیمی به همراه دارد. در پرونده مطروحه با توجه به عدم رعایت حق تقدم راننده پراید و عبور از چراغ قرمز مسئولیت متوجه وی است. بدیهی است اقدام راکبان موتورسیکلت جرم و قابل تعقیب کیفری است. اما نمی‌توان با قراردادن مسئولیت راننده پراید به آنان مصلحت‌اندیشی کرد. لذا باید از محل بیمه‌نامه شخص ثالث سواری پراید، خسارت‌های وارده به افراد مذکور جبران شود. بنابراین حقوق کیفری، عالم رعایت دقیق و کامل نص قوانین است و شایسته نیست که اصل قانونی بودن جرائم و مجازات‌ها با مصلحت‌اندیشی‌هایی این چنین مورد خدشه واقع شود. چرا که رعایت اوضاع و احوال قضیه صرفاً در مرحله تعیین مجازات و در راستای اجرای اصل فردی کردن مجازات‌ها بوده و در مرحله تعیین عامل ارتکاب جایگاهی ندارد لذا با توجه به تبصره ۶ ماده ۱۱ قانون بیمه شخص ثالث که مصرف منابع صندوق در غیر موارد مصرح قانونی را در حکم تصرف غیرقانونی در وجوه عمومی می‌داند تقاضای رد دعوای مطروحه و صدور رأی شایسته را دارم. پرونده به دادگاه تجدید نظر استان ارسال می‌شود.

قاضی دادگاه تجدیدنظر در خصوص این پرونده می‌نویسد: راجع به نظریات هیئت‌های کارشناسی عمده استدلال هیئت پنج نفره بر این مبناست که به‌خاطر خطر قریب‌الوقوع، راننده پراید مجبور بوده است که از چراغ قرمز عبور کند. این نظریه بر فرض

آن که واقعیت هم داشته باشد نمی‌تواند همه جوانب امر و ضوابط و مقررات و آئین‌نامه اجرائی رانندگی را تحت‌الشعاع قرار داده و راننده متخلف را کاملاً مبری از مسئولیت معرفی کند لذا در این خصوص لازم است هیئت محترم کارشناسان توجه داشته باشند:

اول تشخیص و احراز وجود خطر قریب‌الوقوع با مرجع قضایی است؛ دوم شدت و تناسب آن نیز لازم است مورد توجه قرار گیرد؛ سوم با احتمال وجود خطر، عقلانی نیست که خطرات شدیدتر و خطرناک‌تر ایجاد کرد؛ چهارم عامل یا عوامل ایجاد خطر اولیه باید شناسایی و مشخص شود. از کجا معلوم است که همین راننده پراید آغازگر اقدامات مجرمانه و تحریک‌کننده نبوده است؟ چه بسا مشارالیه و یا سرنشینان مرتکب اعمالی شده و بنا به هر جهتی اقدام به فرار کرده باشند و چه بسا اصلاً فرار ضرورتی نداشته است. هم‌چنان که هیئت کارشناسان اشاره کرده‌اند علل و عوامل دیگری در موضوع تعقیب و گریز موثر بوده است که هم مرجع قضایی و هم هیئت کارشناسان لازم است به این مورد توجه کافی داشته باشند؛ پنجم قبل از چهارراه وقوع حادثه یک مسیر انحرافی مناسبی وجود دارد و راننده پراید وقتی مشاهده می‌کند که چراغ راهنما قرمز است، می‌توانست از آن طریق به سمت جنوب فرار کند نه این‌که مستقیماً وارد چهارراه شود. استدلال کارشناس محترم مبنی بر این‌که اگر وجود خطر نبود دلیلی نداشت که راننده پراید از چراغ قرمز عبور کند باوجود تجاربی که دارند و هیئت دادگاه هم بر تجارب و معلومات ایشان واقف هستند، در عین حال فنی نیست و با واقعیات امروزی سازگار نیست. لذا با این وصف، همکاران محترم در دادسرا با تامل بیشتر و مخصوصاً با حضور نماینده حقوقی صندوق تجدیدنظرخواه و هیئت محترم کارشناسان و هم افراد ذکرشده ضمن انجام تحقیقات دقیق و کامل نسبت به رفع ابهامات مذکور (هم نقص تحقیقات و هم ابهامات در نظریه هیئت کارشناسان) اقدام فرمایند. لذا پرونده جهت تحقیقات مجدد به دادسرا ارسال می‌شود. دادسرا از کارشناسان درخواست نظریه تکمیلی می‌کند و هیئت پنج نفره در گزارش تکمیلی می‌نویسد: همه موارد مندرج در نظریات فوق برگرفته از تحلیل محتوای پرونده با بررسی‌ها و برداشت‌های این هیئت در همگن‌سازی با معیارها و موازین اصولی

کارشناسی که اینجانبان را از منظر تجربی و علمی و فنی و وجدانی اقناع کرده و مراتب به صورت مستدل گزارش و به عرض رسیده است، علت حادثه را بی‌مبالاتی و عدم رعایت نظامات دولتی از جانب راکبان دو دستگاه موتورسیکلت متواری مجهول‌الپلاک مورد بحث که موجب گریز و فرار راننده پراید و عبور آن از چراغ قرمز و برخورد با یک دستگاه کامیون مجهول‌الپلاک را فراهم کرده‌اند تشخیص داده شد.

نظریه هیئت هفت نفره کارشناسی: این هیئت با ارائه استدلالات ذیل در نهایت راننده سواری پراید را مقصر حادثه معرفی می‌کنند.

با امعان نظر به موقعیت محلی (چهارراه مجهز و آماده به کار چراغ فرماندهی)، جهت و مسیر حرکت، نحوه و نقاط برخورد و آسیب‌دیده سواری پراید، اظهارات دو نفر از سرنشینان اتومبیل پراید مبنی بر عبور از چراغ قرمز، محل برخورد دو وسیله نقلیه که مشخص می‌کند راننده کامیون بیش از دوسوم از عرض تقاطع را طی کرده و در حال خروج از چهارراه بوده و راننده پراید در حال ورود به منطقه یک چهارم اول تقاطع بوده است. عرض معبر مسیر حرکت کامیون بیشتر از عرض مسیر حرکت پراید بوده به نظر اعضاء، عبور اتومبیل پراید از چراغ قرمز تقاطع متصور بوده و به اعتبار دلایل فنی فوق‌الذکر و براساس مراتب مفروضه و در نظر داشتن این‌که به صراحت فرضیه و ادعای تهدیدات موثر از باب به خطر افتادن جان راننده و سرنشینان اتومبیل پراید منتفی تلقی شده نظر اینجانبان علت اصلی تصادف به شرح ذیل تشخیص داده شد:

بی‌احتیاطی از جانب راننده اتومبیل سواری پراید به علت عدم رعایت حق تقدم عبور و گذر از چراغ قرمز تقاطع است.

بررسی‌های حاصله از اطلاعات پرسش‌نامه (توصیف و تحلیل داده‌ها)

در جدول شماره ۱ یافته‌های توصیفی مانند میانگین نمرات کسب‌شده در هر حوزه، انحراف معیار نمرات، کمترین نمره و بیشترین نمره به دست‌آمده از تحلیل پرسش‌نامه‌ها برای هر حوزه آورده شده است.

جدول شماره ۱- یافته‌های توصیفی مربوط به متغیرهای پژوهش

حداکثر نمره	حداقل نمره	انحراف معیار	میانگین	حوزه مطالعاتی
۳۴	۲۶	۲/۰۳	۳۰/۱۳	ضعف در حوزه آموزش و مهارت کارشناسان
۳۵	۲۵	۲/۶۸	۲۹/۷۵	ضعف در حوزه قوانین و مقررات
۳۴	۲۴	۲/۸۶	۲۸/۶۱	ضعف در حوزه تجهیزات و فناوری

با توجه به نتایج جدول فوق میانگین نمرات به دست آمده در مورد ضعف در حوزه آموزش و مهارت کارشناسان ۳۰/۱۳، ضعف در حوزه قوانین و مقررات ۲۹/۷۵، ضعف در حوزه تجهیزات و فناوری ۲۸/۶۱ است و با توجه به این که میانگین مورد انتظار در زمینه ضعف در حوزه آموزش و مهارت کارشناسان و ضعف در حوزه قوانین و مقررات ۲۷ است، پس می‌توان نتیجه گرفت که میانگین نمرات کسب شده در این دو متغیر از میانگین مورد انتظار بیشتر است هم‌چنین با توجه به این که میانگین مورد انتظار برای ضعف در حوزه تجهیزات و فناوری ۲۴ است، می‌توان نتیجه گرفت که میانگین نمرات کسب شده در این متغیر از میانگین مورد انتظار بیشتر است، به این معنی که از نظر پاسخ‌دهندگان به پرسش‌نامه‌ها، تاثیر ضعف در حوزه تجهیزات و فناوری در اختلاف آرا و نظرات کارشناسان بیشتر از متوسط است.

در مورد میزان پراکندگی نمرات متغیرهای پژوهش در گروه مورد مطالعه نیز نتایج نشان داد که میزان انحراف استاندارد یا پراکندگی نمرات در متغیر ضعف در حوزه آموزش و مهارت کارشناسان ۲/۰۳، ضعف در حوزه قوانین و مقررات ۲/۶۸، ضعف در حوزه تجهیزات و فناوری ۲/۸۶ است.

یافته‌های استنباطی (آزمون فرضیات)

جهت آزمون کردن فرضیه‌های پژوهش از آزمون T تک‌نمونه‌ای استفاده شد، که نتایج آن در جداول زیر آورده می‌شود.

فرضیه اول - ضعف آموزش و مهارت کارشناسان تصادفات، در اختلاف آرا و نظرات آنان تاثیر معناداری دارد.

جدول شماره ۲- تاثیر ضعف در حوزه آموزش و مهارت در اختلاف آرا و نظرات کارشناسان

متغیر	تفاوت میانگین	درجه آزادی	مقدار T	sig	حدود اطمینان ۹۵٪	
					حد بالا	حد پایین
ضعف در حوزه آموزش و مهارت کارشناسان	۳/۱۳	۹۹	۱۵/۳۹	۰/۰۰۱	۳/۵۳	۲/۷۳

جهت آزمون کردن این فرضیه از آزمون T تک‌نمونه‌ای استفاده شد و میانگین مورد انتظار برای این حوزه ۲۷ در نظر گرفته شد. با توجه به مقدار T به دست آمده (۱۵/۳۹) در جدول فوق و همچنین با توجه به این که مقدار سطح معناداری کوچک‌تر از ۰/۰۵ است. بنابراین می‌توان نتیجه گرفت که ضعف در حوزه آموزش و مهارت کارشناسان تاثیر مهم و معناداری در اختلاف آرا و نظرات کارشناسان دارد. بنابراین فرضیه پژوهش تایید می‌شود.

فرضیه دوم - ضعف قوانین و مقررات، در اختلاف آرای کارشناسان تصادفات تاثیر معناداری دارد.

جدول شماره ۳- تاثیر ضعف در حوزه قوانین و مقررات در اختلاف آرا و نظرات کارشناسان

متغیر	تفاوت میانگین	درجه آزادی	مقدار T	sig	حدود اطمینان ۹۵٪	
					حد بالا	حد پایین
ضعف در حوزه قوانین و مقررات	۲/۷۵	۹۹	۱۰/۲۶	۰/۰۰۱	۳/۲۸	۲/۲۱

جهت آزمون کردن این فرضیه از آزمون T تک‌نمونه‌ای استفاده شد و میانگین مورد انتظار برای این حوزه نیز ۲۷ در نظر گرفته شد. با توجه به مقدار T به دست آمده (۱۰/۲۶) در جدول فوق و همچنین با توجه به این که مقدار سطح معناداری کوچک‌تر از ۰/۰۵ است؛

بنابراین می‌توان نتیجه گرفت که ضعف در حوزه قوانین و مقررات تاثیر مهم و معناداری در اختلاف آرا و نظرات کارشناسان دارد. بنابراین فرضیه پژوهش تایید می‌شود. فرضیه سوم - ضعف تجهیزات و فناوری در اختلاف نظرات کارشناسان تصادفات تاثیر معناداری دارد.

جدول شماره ۴- تاثیر ضعف در حوزه تجهیزات و فناوری در اختلاف آرا و نظرات کارشناسان

متغیر	تفاوت میانگین	درجه آزادی	مقدار T	sig	حدود اطمینان ۹۵٪	
					حد بالا	حد پایین
ضعف در حوزه تجهیزات و فناوری	۴/۶۱	۹۹	۱۶/۱۰	۰/۰۰۱	۵/۱۸	۴/۰۴

جهت آزمون کردن این فرضیه از آزمون T تک‌نمونه‌ای استفاده شد و میانگین مورد انتظار برای این حوزه نیز ۲۴ در نظر گرفته شد. با توجه به مقدار T به دست آمده (۱۶/۱۰) در جدول فوق و همچنین با توجه به این که مقدار سطح معناداری کوچک‌تر از ۰/۰۵ است؛ بنابراین می‌توان نتیجه گرفت که ضعف در حوزه تجهیزات و فناوری تاثیر مهم و معناداری در اختلاف آرا و نظرات کارشناسان دارد. بنابراین فرضیه پژوهش تایید می‌شود.

رتبه‌بندی حوزه‌های موثر بر اختلاف آرا و نظرات کارشناسان تصادفات

در فرضیه‌های پژوهش مشخص شد که ضعف در هر سه حوزه مورد مطالعه در اختلاف نظرات کارشناسان تصادفات تاثیر دارد. در این قسمت از پژوهش به دنبال رتبه‌بندی این حوزه‌ها در اختلاف نظرات کارشناسان هستیم برای این منظور از آزمون فریدمن^۱ استفاده شده است.

جدول شماره ۵- نتایج آزمون فریدمن

تعداد	۱۰۰
مقدار کای-دو	۳۹/۵۴
درجه آزادی (df)	۲
مقدار sig	۰/۰۰۱

1. Friedman

جدول فوق معناداری آماری را نشان می‌دهد. مقدار مجذور کای به‌دست آمده برابر با ۳۹/۵۴ است که در سطح خطای کمتر از ۰/۰۵ قرار دارد. معنادار بودن آزمون فریدمن بدین معناست که رتبه‌بندی حوزه‌های مورد مطالعه در اختلاف نظرات کارشناسان تصادفات از نظر آنان بامعنا است و کارشناسان رتبه‌بندی متفاوتی از حوزه‌های مورد بررسی در پژوهش دارند.

جدول شماره ۶- مقایسه میانگین رتبه‌ها

رتبه	میانگین رتبه	بعد
۱	۲/۵۸	ضعف در تجهیزات و فناوری
۲	۲/۴۲	ضعف آموزش و مهارت کارشناسان
۳	۲/۰۱	ضعف قوانین و مقررات

مقایسه میانگین رتبه‌ها نشان می‌دهد که از نظر کارشناسان، مهم‌ترین حوزه (علت) در اختلاف نظر کارشناسان ضعف در حوزه تجهیزات و فناوری است، ضعف در حوزه آموزش و مهارت کارشناسان در رتبه دوم و ضعف قوانین و مقررات در رتبه سوم اهمیت هستند.

نتیجه‌گیری و پیشنهادها

بررسی‌های اسنادی در این پژوهش بیان‌گر اختلاف شایع کارشناسان در بحث اعمال تبصره ۳ ماده ۱۴ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۸۹، دخالت یا عدم دخالت سرعت در علت تامه تصادف، تصادف یا عدم تصادف (تایید یا رد وقوع حادثه)، تصادفات عابران پیاده و تصادفات ناشی از عدم رعایت حق تقدم است؛ لذا ضروری است آموزش کارشناسان با تمرکز بیشتر بر مباحث یادشده انجام شود و هم‌چنین قوانین و مقررات مربوطه در این خصوص بازنگری و تفسیر شود؛ هم‌چنین لازم است از تجهیزات و فناوری‌های نوین در تشخیص این‌گونه تصادفات بهره‌برداری شود.

نتایج حاصل از اطلاعات پرسش‌نامه و ارزیابی آنها توسط آزمون در مورد شاخص‌های مربوط به آموزش و مهارت کارشناسان با در نظر گرفتن میانگین کل پاسخ‌ها و معنادار بودن نتایج آزمون، می‌توان نتیجه گرفت که آموزش کارشناسان تصادفات و افزایش مهارت آنها شامل: آشنایی کارشناسان با قوانین و مقررات رسیدگی

به تصادفات، برداشت صحیح آثار و علائم از صحنه تصادف، گزارش جامع صحنه تصادف و تجزیه و تحلیل آن، شفاف و صریح بودن نظریه کارشناسی، اشاره دقیق به نقاط برخورد، مشاوره با کارشناسان باتجربه در تصادفات مهم، در کاهش اختلاف آرا و نظرات کارشناسان تصادفات موثر است؛ به عبارت دیگر، ضعف یا عدم توجه به هر یک از شاخص‌های یادشده در تشدید اختلاف آرا و نظرات کارشناسان تصادفات موثر است؛ پیشنهادهایی به شرح ذیل در این حوزه ارائه می‌شود:

جامعه آماری، ضعف کارشناسان در تسلط و آشنایی به قوانین و مقررات مربوط به تصادفات را یکی از عوامل و دلایل بروز اختلاف آرای آنها تشخیص داده است؛ لذا آموزش قوانین و مقررات مربوط به تصادفات به صورت مستمر به کارشناسان و ارزیابی کارشناسان براساس اطلاعات علمی از قوانین و مقررات، انتخاب کارشناسان تصادفات از دانش‌آموختگان رشته حقوق به دلیل داشتن پایه قوی در بحث قوانین و مقررات و افزایش واحدهای حقوقی در دانشکده راهور در طول دوران تحصیل دانشجویان در این دانشکده می‌تواند حائز اهمیت شایانی باشد.

جامعه آماری مورد مطالعه، برداشت صحیح از آثار و علائم صحنه تصادف را نیز یکی دیگر از دلایل اختلاف کارشناسان در تعیین مقصر حادثه تشخیص داده است؛ لذا آموزش کارشناسان تصادفات در خصوص نحوه و چگونگی انجام کار در این خصوص و ثبت و ضبط آن در گزارش‌های کارشناسی می‌تواند از اختلاف نظرات کارشناسان در این زمینه بکاهد.

گزارش صحنه تصادف و تجزیه و تحلیل آن نیز یکی دیگر از شاخص‌های موثر در بروز اختلاف بین نظرات کارشناسی است که جامعه آماری نمره‌ای بالاتر از میانگین به آن داده است؛ لذا آموزش کارشناسان تصادفات در خصوص گزارش‌نویسی و رعایت عناصر شش‌گانه آن و همچنین تجزیه و تحلیل تصادف پس از توصیف مشاهده‌ها در صحنه تصادف، لازم‌الرعایه بوده و به‌عنوان یک پیشنهاد توصیه می‌شود.

یکی دیگر از دلایل اختلاف آرای کارشناسان در این حوزه شفاف و صریح نبودن نظریات کارشناسی حسب نتایج حاصل از پرسش‌نامه است که نمره حاصله اندکی از میانگین کل بیشتر بوده و به‌عنوان یکی از دلایل باید از آن یاد کرد. لذا آموزش کارشناسان

در ارائه نظریات شفاف و صریح و پرهیز از ارائه نظریات دوپهلوی و یا ارائه نظریات کارشناسی با شرایط و ضوابط خاص و منوط دانستن به احتمال‌های دیگر، مورد انتظار است.

اشاره دقیق به نقاط برخورد نیز یکی دیگر از دلایلی است که می‌تواند زمینه‌ساز کاهش اختلاف آرای کارشناسان باشد؛ لذا آموزش کارشناسان تصادفات و توجیه آنها در خصوص نقاط برخورد وسایل نقلیه درگیر در تصادف و ثبت آن در گزارش کارشناسی مورد تاکید محقق است.

در مورد نقش قوانین و مقررات و تأثیر آن در بروز و تشدید اختلاف آرا و نظرات کارشناسان تصادفات نیز با در نظر گرفتن میانگین کل پاسخ‌ها و معنادار بودن نتایج آزمون می‌توان نتیجه گرفت که تجمیع قوانین و مقررات در حوزه تصادفات، تهیه و تألیف منابع در خصوص تفسیر قوانین موجود، آشنایی کامل کارشناسان به اعمال قاعده تسبیب در تصادفات، ایجاد مقررات جامع در امر کارشناسی تصادفات، شفافیت در قوانین و مقررات، نقش موثری در کاهش اختلاف آرای کارشناسان دارد به عبارت دیگر هرگونه ضعف، نقصان یا نبود هر یک از شاخص‌های یادشده در تشدید اختلاف آرای کارشناسان موثر است که راه‌کارهایی به شرح زیر پیشنهاد می‌شود:

از نظر جامعه آماری، تجمیع قوانین و مقررات در کاهش اختلاف آرای کارشناسان نقش موثری دارد؛ لذا توصیه محقق تجمیع قوانین و مقررات مرتبط با تصادفات و آموزش آن به کارشناسان است.

پیشنهاد محقق، تهیه و تألیف منابع و متون در زمینه تفسیر قوانین و مقررات حوزه تصادفات است. همچنین تهیه و تألیف منابع وحدت‌رویه در آرای کارشناسان تصادفات می‌تواند مفید باشد.

از دیگر شاخص‌هایی که از نظر پاسخ‌دهندگان نقش موثری در اختلاف آرای کارشناسان دارد، آشنایی کارشناسان به اعمال قاعده تسبیب در تصادفات است؛ لذا آموزش این قاعده و گنجاندن آن در سرفصل‌های مصوب دوره‌های کارشناسی تصادفات و آموزش بیشتر فراگیران در این خصوص پیشنهاد می‌شود.

نبود مقررات جامع در امر کارشناسی تصادفات از نظر جامعه آماری نقش موثری در بروز اختلاف بین کارشناسان دارد؛ لذا وضع قوانین به‌طور تخصصی در زمینه کارشناسی تصادفات توصیه محقق است.

یکی دیگر از شاخص‌های موثر در بروز و تشدید اختلاف‌آرا و نظرات کارشناسان تصادفات عدم شفافیت در برخی از قوانین و مقررات مربوط به تصادفات است؛ لذا پیشنهاد محقق در این زمینه نیز وضع قوانین و مقررات صریح و تفسیر قوانین مبهم و گنگ توسط کارشناسان از نظر فنی و حقوقی است.

در مورد ضعف تجهیزات و فناوری و نقش آن در بروز اختلاف آرای کارشناسان تصادفات براساس اطلاعات حاصل از پرسش‌نامه با عنایت به میانگین کل پاسخ‌ها و معناداربودن نتایج آزمون، می‌توان نتیجه گرفت که ارتقای نظارت و پایش تصویری در معابر شهری، استفاده از آثار انگشتان و لکه‌های خون جهت تشخیص راننده، استفاده از ابزارهای مدرن برای سنجش سرعت وسایل نقلیه در تصادفات، ایجاد سامانه جامع جهت دسترسی به نظرات کارشناسان، استفاده از تجهیزات در اختیار مانند دوربین عکاسی، اطلاع به‌روز کارشناسان از سوابق تصادفات و تخلفات رانندگی طرفین تصادف، دستیابی به‌موقع کارشناسان به دوربین‌های منصوب در محل وقوع تصادف از نظر پاسخ‌دهندگان نقش موثری در کاهش اختلاف نظرات کارشناسان خواهد شد و به‌عبارت دیگر نقص، کمبود، نبود یا عدم توجه به هر یک از شاخص‌های یادشده می‌تواند در تشدید بروز اختلاف بین نظرات کارشناسی موثر باشد؛ لذا موارد ذیل در این حوزه پیشنهاد می‌شود:

ارتقای پایش و نظارت تصویری یکی از شاخص‌های مسلم و موثر در کاهش و یا حتی حذف اختلاف نظر کارشناسان در پاره‌ای از تصادفات است و جامعه آماری مورد مطالعه به‌عنوان یکی از شاخص‌های مهم قلمداد کرده است. لذا هرگونه اقدامی که بتواند پایش و نظارت تصویری را بهبود و ارتقا بخشد مورد تأکید محقق است.

عدم استفاده از ابزارهای نوین برای تشخیص راننده از نظر جامعه آماری یکی از شاخص‌های مهم در بروز و تشدید اختلاف آرای کارشناسان است؛ لذا توصیه محقق

تهیه و فراهم‌سازی این تجهیزات و استفاده از آنها توسط کارشناسان برای تشخیص راننده به‌خصوص در تصادفات منجر به فوت است.

شناسایی ابزارهای سنجش سرعت وسایل نقلیه با استفاده از انجام یک مطالعه تطبیقی در ایران و کشورهای پیشرفته و فراهم‌سازی آنها برای کارشناسان مورد تأکید محقق است. استفاده از تجهیزات در اختیار، مانند دوربین عکاسی نیز از جمله شاخص‌هایی است که در حوزه تجهیزات و فناوری باعث کاهش اختلاف آرا و نظرات کارشناسان تصادفات است؛ لذا با توجه به ممنوعیت استفاده از تلفن‌های دوربین‌دار برای کارکنان شاغل در نیروی انتظامی که بالتبع کارشناسان تصادفات نیز عضوی از این مجموعه هستند و نظر به نبود دوربین‌های عکس‌برداری و فیلم‌برداری به تعداد کافی، توصیه محقق دریافت مجوزهای لازم برای کارشناسان تصادفات از مبادی مربوطه، جهت استفاده از گوشی‌های تلفن هوشمند یا تهیه دوربین‌های عکس‌برداری و فیلم‌برداری به تعداد کافی بین کارشناسان است.

اطلاع به‌روز کارشناسان از سوابق تخلفات و تصادفات وسایل نقلیه و رانندگان آنها نیز نقش موثری در کاهش اختلاف آرا و نظرات کارشناسان از نگاه کارشناسان مورد مطالعه دارد؛ لذا طراحی و بهره‌برداری از سامانه جامع تصادفات رانندگی در این خصوص پیشنهاد می‌شود. یکی دیگر از دلایل اختلاف آرا و نظرات کارشناسان تصادفات عدم دستیابی به موقع کارشناسان از دوربین‌های منصوب در محل وقوع حادثه است؛ لذا وضع قوانینی در جهت تسهیل استفاده کارشناسان از دوربین‌های منصوب در محل حوادث ترافیکی بدون نیاز به اخذ مجوز قضایی پیشنهاد می‌شود.

منابع

حیدری، سیروس؛ رزمجو، محمدحسین. (۱۳۹۳). اعتراض به نظر کارشناس، مجموعه مقالات حقوق اسلامی، سال یازدهم، شماره ۴۳، ۱۹۳-۱۶۵.

خبرگزاری ایسنا به نشانی: www.isna.ir

خدابخشی، عبدالله. (۱۳۹۰). مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی و تحولات آن در حقوق ایران، مجله حقوقی دادگستری، شماره ۷۴، ۱۲۸-۱۰۳.

زارع، اصغر. (۱۳۹۵). آسیب‌شناسی فرآیند رسیدگی به تصادفات و سنجش مهارت‌های کارشناسان تصادف و ارائه راه‌کارهای ارتقای آن. پایان‌نامه جهت اخذ درجه کارشناسی ارشد، دانشگاه علوم انتظامی امین.

صادقی شاه‌رخت، حسین. (۱۳۹۰). چالش‌های کارشناسی تصادفات در دادرسی کیفری ایران، پایان‌نامه جهت اخذ درجه کارشناسی ارشد، دانشگاه فردوسی مشهد.

فرضی، الهام. (۱۳۸۵). بررسی اختلاف‌نظر کارشناسان تصادف در باب اشتراک مسئولیت موضوع ماده ۳۳۶ ق.م. اسلامی، مجموعه مقالات سومین کنفرانس منطقه‌ای مدیریت ترافیک.

کشفی، سیدسعید؛ امینی خانه‌برق، صابر. (۱۳۹۴). ادله اثبات دعوی کیفری با تاکید بر نقش پلیس، تهران: انتشارات دانشگاه علوم انتظامی امین.

مهماندار، محمدرضا. (۱۳۸۴). بررسی روند رسیدگی به تصادفات در ایران و مشکلات حاکم بر آن، اولین کنفرانس بین‌المللی حوادث رانندگی و جاده‌ای، تهران: دانشگاه تهران.

روایی، اکبر؛ رسولی، سیدصادق؛ فتاحی، علی. (۱۳۹۲). تحولات مسئولیت مدنی در حوادث رانندگی، فصلنامه علمی- ترویجی مطالعات مدیریت ترافیک، سال هشتم، شماره ۳۱.

روایی، اکبر؛ فتاحی، علی. (۱۳۹۶). ماهیت و اعتبار نظریه کارشناسی در نظام حقوقی کشور، تهران: انتشارات دانشگاه علوم انتظامی امین.

وهاب‌زاده، ابراهیم؛ مهماندار، محمدرضا. (۱۳۹۵). بررسی علل تصادفات رانندگی، تهران: انتشارات دانشگاه علوم انتظامی امین.

Edward, R. Parker. (2016). Automobile Accident Analysis by Expert Witnesses, Virginia Law Review, Vol. 44, No. 5 (Jun., 1958), pp. 789-804, DOI: 10.2307/1070651

Robert, E. Burns. (1972). Evidence: The Role of Reconstruction Experts in Witnessed Accident Litigation, 22 DePaul L. Rev. 7.

Bergren, D.L. (1965). Accident Reconstruction by Expert Testimony. SDL Rev., 10, 161.

Cook, D.I. (1963). Speed Calculations and the Expert Witness. Ins. LJ, 340.

Chapman, T. (2007). The Eyewitness Dilemma: Offering Evidence of Automobile Speed through an Expert Witness, Illinois Association of Defense Trial Counsel, Chicago.