

# چالش‌های تعیین سهم سازمان‌ها در تصادفات<sup>۱</sup>

(مقاله پژوهشی) (صفحه ۹۵-۱۲۸)

رضا پارسای<sup>۲</sup>، محمدرضا پویافر<sup>۳</sup>، محمدمصدق صادقی<sup>۴</sup>

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۰/۰۶/۰۶

تاریخ دریافت: ۱۴۰۰/۰۳/۲۲

## چکیده

**زمینه و هدف:** سه عامل انسان، راه و وسیله‌نقلیه عوامل اصلی دخیل در وقوع تصادف هستند. در این میان، قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی، امکان بررسی و تشخیص سهم تقصیر عوامل راه یا وسیله‌نقلیه را در نظر گرفته است. پژوهش حاضر با هدف شناسایی چالش‌های تعیین سهم سازمان‌های مختلف در وقوع تصادفات سال ۹۶ در استان تهران انجام شده است.

**روش:** روش پژوهش، ترکیبی از روش‌های کمی و کیفی بوده است. اطلاعات آماری مربوط به تصادفات دارای سهم تقصیر سازمانی در سال ۹۶ به‌عنوان اطلاعات کمی مورد استفاده قرار گرفته است.

**یافته‌ها:** یافته‌های کمی برای شناخت ویژگی‌های کلی تصادفات دارای سهم تقصیر سازمانی و همچنین تعیین سهم سازمان‌های مختلف در وقوع آنها مورد استفاده قرار گرفته است. بر این اساس، شهرداری و پس از آن، اداره راه، اداره برق و آبفا بیشترین سهم را

۱. این مقاله برگرفته از طرحی با عنوان شناسایی سهم سازمان‌های دخیل در وقوع تصادفات و تعیین سهم آنان بوده و برای دانشکده علوم و فنون راهنمایی و رانندگی انجام شده است.

۲. استادیار علوم سیاسی، عضو هیئت علمی پژوهشگاه علوم انتظامی و مطالعات اجتماعی ناجا، نویسنده مسئول:

parsa4034@gmail.com

۳. استادیار جامعه‌شناسی دانشگاه علوم انتظامی امین

۴. کارشناس ارشد مدیریت و فرماندهی، عضو هیئت علمی دانشگاه علوم انتظامی امین

داشته‌اند. در بخش کیفی پژوهش، مصاحبه گروهی از طریق اجرای بحث گروهی متمرکز با تعدادی از کارشناسان تصادفات و مسئولان و افسران راهور استان تهران انجام شده است. تحلیل محتوای کیفی این مصاحبه گروهی با استفاده از تحلیل مضمون جهت تحلیل چالش‌ها و موانع موجود در اجرای کامل قانون برای تعیین سهم تقصیر سازمان‌ها مورد استفاده قرار گرفته است.

**نتیجه‌گیری:** درنهایت با تحلیل مضامین استخراج‌شده از مصاحبه‌ها، عواملی هم‌چون مسایل حقوقی و قانونی، عوامل مربوط به کارشناسان تصادفات، عدم تعامل بین سازمانی مناسب و هم‌چنین نقض ماده ۲۳ قانون رسیدگی جهت تامین برخی تجهیزات ترافیکی، موانع مهم اعلام سهم تقصیر سازمان‌ها در وقوع تصادف شناخته شده‌اند.

**کلیدواژه‌ها:** تصادف، راهور، راه، وسیله نقلیه، سهم سازمانی.

#### مقدمه

براساس آمارهای رسمی، سالیانه یک میلیون و دویست هزار نفر در سراسر جهان جان خود را بر اثر تصادفات از دست می‌دهند و حدود ۵۰ میلیون نفر نیز مجروح می‌شوند (سوری، ۱۳۹۰، ص ۲۵). که کشور ما با حدود ۲۵۰ هزار نفر متوفی در طول ۱۰ سال گذشته سهم تاسف باری در آمار متوفیان تصادفات ترافیکی جهانی داشته است. این تصادفات علاوه بر آثار فوتی و جرحی، هزینه‌های متعدد دیگری از قبیل هزینه‌های پزشکی، خسارات مالی و هزینه‌های روانی نظیر آلام روحی بازماندگان را نیز به‌همراه خواهند داشت (صفرزاده و همکاران، ۱۳۹۲، ص ۲). سهم بالای این هزینه‌ها از تولید ناخالص داخلی و هم‌چنین سهم بالای تصادفات از آمار مرگ‌ومیر در ایران موجب شده است تا در سالیان اخیر، اقدامات موثری در زمینه افزایش ایمنی ترافیک و کاهش مرگ‌ومیر ناشی از تصادفات انجام گیرد،

اما هنوز هم نرخ تصادفات و مرگ‌ومیر و جراحات ناشی از آنها در ایران به نسبت سایر کشورها بیشتر بوده و نیاز به اجرای تدابیری ویژه دارد.

در بحث علت‌شناسی این حوادث باید متذکر شد که عوامل مرتبط با این حوادث بسیار متنوع است و در متون مختلف تقسیم‌بندی‌های زیادی در این زمینه صورت گرفته است؛ اما به‌طور کلی عوامل اصلی آن را می‌توان به سه دسته طبقه‌بندی کرد: عوامل انسانی، راه و وسیله‌نقلیه که هر کدام در بروز تصادفات نقش دارند (کیتز، ۲۰۰۰، ص ۶۵).

در این تحقیق، ما با دو عامل راه و وسیله‌نقلیه سروکار داریم. تبصره ۳ ماده ۱۴ قانون جدید رسیدگی به تخلفات راهور به‌صورت مستقیم، به تعیین سهم سازمانی اشاره کرده است: در صورتی که براساس نظر کارشناسان تصادفات، نقص راه یا وسیله‌نقلیه موثر در علت تصادفات باشد حسب مورد، متصدیان ذی‌ربط، مسئول جبران خسارات وارده بوده و با آنان برابر قانون رفتار خواهد شد. لذا با توجه به تبصره ۳ ماده ۱۴ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۸۹ و به‌منظور افزایش ایمنی عبور و مرور و پیش‌گیری از وقوع تصادفات و صدمات بدنی ناشی از آن و افزایش سطح آگاهی مسئولان سازمان‌ها و کارشناسان تصادفات می‌بایست موارد قصور سازمان‌ها در انجام وظایف محوله مشخص شده تا سازمان‌های مربوطه با آگاهی از آنها در جهت رفع کاستی‌ها گام برداشته و ضمن کنترل این موضوع از آسیب‌رسیدن به مردم جلوگیری کنند.

از زمان تصویب قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی، تاکنون تحقیق جامعی درخصوص شناسایی سازمان‌های مسئول در وقوع تصادفات و تعیین سهم آنان در ایران صورت نگرفته است. شناسایی سازمان‌های مسئول در سطح استان تهران و تعیین سهم آنان به‌صورت علمی فارغ از اهمیت بالای آن، نقش به‌سزایی نیز در ارائه راه‌کارهای بعدی در جهت کاهش تصادفات داشته و قدرت تعمیم‌پذیری به کل کشور را نیز دارد. در نهایت

محققان به دنبال پاسخ گویی به این سوال هستند که چالش‌های موجود در تعیین سهم تقصیر این سازمان‌ها چه هستند؟

### پیشینه تحقیق و مبانی نظری

با توجه به گذشت مدت زمان کمی از تاریخ تصویب قانون جدید رسیدگی به تخلفات راهور (مصوب ۱۳۸۹) که مستند به تبصره ۳ ماده ۱۴ آن، سهم سازمان‌های مسئول در تصادفات باید شناخته شود، تحقیقات کمی در این زمینه صورت گرفته است. از محدود تحقیقات صورت گرفته در این زمینه مربوط به مرادی و همکاران (۱۳۹۱) است. مابقی تحقیقات صورت گرفته مانند این تحقیق جامع نبوده و صرفاً یک عامل را بررسی کرده‌اند. سادات حسینی و باباجانی‌پور (۱۳۹۹) پژوهشی را با عنوان "بررسی تأثیر گردوغبار بر تصادفات جاده‌ای" انجام داده‌اند. در این تحقیق، هدف، بررسی تأثیر گردوغبار بر تصادفات جاده‌ای است. از روش اسنادی برای جمع‌آوری اطلاعات استفاده شده است. مقایسه آمار تصادفات در روزهای وقوع گردوغبار با روزهای دیگر نشان داد که وقوع گردوغبار در افزایش تعداد تصادفات مؤثر است. همچنین گردوغبار بر علت تامه تصادفات نیز تأثیر دارد و باعث افزایش تصادفات به علت عدم توجه به جلو و تخطی از سرعت مطمئنه می‌شود. همچنین مشخص شد که در شرایط گردوغبار، تصادفات موتورسیکلت‌ها کاهش و واژگونی وسایل نقلیه سبک نسبت به روزهای عادی افزایش می‌یابد. با توجه به اثبات تأثیر نامطلوب وقوع گردوغبار بر تصادفات جاده‌ای، با ارائه آموزش‌های لازم مربوط به رانندگی در شرایط گردوغبار و آمادگی بیشتر پلیس راهنمایی و رانندگی و اورژانس می‌توان اثرات نامطلوب گردوغبار بر تصادفات را کاهش داد. مرادی و کاظمی (۱۳۹۱) در مقاله‌ای با عنوان "بررسی تصادفات رانندگی و مسئولیت اشخاص و سازمان‌ها در جبران خسارت مطابق با تبصره ۳ ماده ۱۴ قانون رسیدگی به تخلفات راهور" قصور سازمان‌ها در

تصادفات را بررسی کرده‌اند. در این تحقیق عنوان شده است: قصور اشخاص و سازمان‌ها هنگام انجام عملیات اجرایی یا کوتاهی در انجام وظایف و مسئولیت‌های خود هم‌چون عدم نصب علائم استاندارد و عدم رفع نقص و بی‌توجهی به ضوابط ایمن‌سازی منجر به وقوع تصادفات مرگ‌باری می‌شود و صدمات و هزینه‌های جبران‌ناپذیری بر مردم و دولت تحمیل می‌کند. موسوی (۱۳۸۹) پایان‌نامه خود را با عنوان تعیین سهم سازمان‌ها در افزایش ایمنی عبور و مرور در راه‌های برون‌شهری (مطالعه موردی: استان مازندران) به رشته تحریر درآورده است. جامعه آماری پژوهش حاضر را کلیه مدیران (۲۱ نفر) و معاونان (۴۲ نفر) از سازمان‌ها و دستگاه‌های اجرایی مرتبط با مقوله ایمنی راه‌های برون‌شهری تشکیل داده‌اند. در ارزیابی فرضیات تحقیق براساس مدل تاپسیس دستگاه‌های مشترک تاثیرگذار بر افزایش ایمنی عبور و مرور در راه‌های برون‌شهری عبارت‌انداز: دستگاه‌های مشترک آموزشی، دانشگاه‌ها و دستگاه‌های مشترک مجری قانون.

**دیدگاه چندعلتی دینامیک:** از ابتدای دهه ۱۹۹۰ میلادی با توجه به رویکرد سیستماتیک برخی کشورهای پیش‌رو در ایمنی راه برای کاهش پایدار تصادفات رانندگی، نتایج مطالعات سهم عوامل بر مبنای دیدگاه چندعلتی در دسترس قرار گرفت و به تدریج مراحل تکامل خود را تا دیدگاه چندعلتی دینامیک طی کرد. تعیین سهم عوامل حاصل از این دیدگاه، با وجود تسریع نقش اشتباهات و خطاهای انسانی، تاکید ویژه‌ای بر نقش سایر عوامل یعنی وسایل نقلیه، راه و محیط اطراف داشت. این نتایج تحولات گسترده‌ای در سطح کیفی زیرساخت‌های حمل‌ونقل را موجب شد. منظور از عبارات بالا این است که در این زمینه علاوه بر عامل انسانی می‌بایست عامل راه و وسیله‌نقلیه را نیز در نظر گرفت (صفارزاده، ۱۳۹۱، ص ۱۳).

حال با توجه به تئوری‌های مطرح‌شده، از آنجایی که هدف اصلی این تحقیق خروج از دیدگاه تک‌بعدی انسان‌محور و در نظر گرفتن نقش سایر علل موثر در وقوع تصادفات بوده است. تعیین سهم عوامل حاصل از این دیدگاه، با وجود تسریع نقش اشتباهات و خطاهای انسانی، تاکید ویژه‌ای بر نقش سایر عوامل یعنی وسایل نقلیه، راه و محیط اطراف داشت. این نتایج تحولات گسترده‌ای در سطح کیفی زیرساخت‌های حمل‌ونقل را موجب شد. لذا به نظر می‌رسد دیدگاه چندعلتی دینامیک بالاترین تطابق را با اهداف این تحقیق داشته و بنابراین چارچوب نظری تحقیق حاضر در قالب این دیدگاه شالوده‌ریزی و مطرح می‌شود.

## روش

این پژوهش از نوع مطالعات آمیخته<sup>۱</sup> به‌شمار می‌رود که در آن ترکیبی از روش کمی و کیفی استفاده شده است. در بخش کمی از آمار و اطلاعات مربوط به تصادفات در استان تهران استفاده شده است. در بخش کیفی نیز با گردآوری اطلاعات حاصل از جلسه بحث گروهی متمرکز (FGD)<sup>۲</sup>، شناختی عمیق‌تر از مسئله مورد مطالعه به‌دست می‌آید. از آنجا که مسئله مورد بررسی در این پژوهش به یک زمان مشخص مربوط شده است و داده‌های پژوهش نیز در یک محدوده زمانی کوتاه جمع‌آوری شده است، از نظر زمان، یک مطالعه مقطعی به‌شمار می‌رود. در عین حال، ماهیت کاربردی پژوهش و هدف طراحی‌شده براساس آن که در پی دستیابی به یافته‌های قابل تعمیم به کل جمعیت آماری مورد بررسی بوده، ایجاب کرده که از روش پیمایش به‌عنوان روش اصلی گردآوری اطلاعات استفاده شود. بنابراین این پژوهش از نظر روش گردآوری اطلاعات یک نوع پژوهش پیمایشی است. در عین حال با توجه به بررسی و واکاوی تأثیر ابعاد سبک زندگی بر کج‌روی

- 
1. Mixed Method
  2. Focused Group Discussion

فرهنگی در میان جمعیت مورد بررسی، این پژوهش یک نوع مطالعه تجربیِ تبیینی به‌شمار می‌رود. بنابراین به‌طور خلاصه آن‌چه انجام‌شده یک پژوهش پیمایشی، مقطعی و تبیینی بوده است.

جمعیت مورد مطالعه در اینجا، تصادفات دارای سهم تقصیر سازمانی در سال ۹۶ استان تهران هستند. این تصادفات در سال ۹۶ شامل ۱۹۴ مورد بوده که اطلاعات آنها به‌صورت یک مجموعه اطلاعات آماری از سیستم بانک اطلاعاتی راهور استان تهران دریافت شده است. در بخش کیفی، جمعیت مورد مطالعه شامل کارشناسان تصادفات و افسران مطلع در مورد موضوع پژوهش بوده‌اند. تعداد این افراد ۲۲ نفر بوده که شامل کارشناسان تصادفات پلیس راه و راهور فاتب و شرق و غرب اسان تهران و براساس اعلام همکاری داوطلبانه آنها مورد مصاحبه گروهی در قالب بحث گروهی متمرکز قرار گرفته‌اند. براساس آن‌چه در مورد نوع پژوهش برآمد، روش گردآوری اطلاعات در بخش کمی، اسنادی است که در آن از بانک‌های اطلاعاتی پلیس راهور استفاده شده است. در بخش کیفی، روش گردآوری اطلاعات، بحث گروهی متمرکز (FGD) بوده است. جهت تجزیه و تحلیل یافته‌ها نیز در بخش کمی از فنون تجزیه و تحلیل و آمارهای توصیفی برای تحلیل داده‌های آماری به‌دست‌آمده از بانک‌های اطلاعاتی راهور استفاده شده است. در بخش کیفی، تحلیل محتوای بحث گروهی متمرکز با استفاده از فنون تحلیل محتوای کیفی، به‌طور خاص تحلیل مضمون استفاده شده است. برای این کار، ابتدا کدگذاری مقدماتی در متن مصاحبه انجام شده است. سپس مفاهیم اولیه استخراج شده و درنهایت مقولات نهایی با دسته‌بندی براساس شناسایی چالش‌ها و عوامل از یک‌سو و پیشنهادهای کاربردی ارایه شده از سوی دیگر، دسته‌بندی شدند.

## یافته‌ها

**یافته‌های بخش کمی:** در این بخش، براساس تحلیل اطلاعات آماری مربوط به تصادفات سال ۱۳۹۶ در استان تهران که در آنها یک سازمان یا شرکت مقصر دانسته شده، به بخشی از پرسش‌های پژوهش پاسخ داده خواهد شد.

**تعداد تصادفات در ماه:** یافته‌های پژوهش نشان می‌دهد که بیشترین فراوانی تصادفات ثبت شده که در آن سهم تقصیری برای یک سازمان تشخیص داده شده، در ماه مرداد و آبان بوده است. در هر یک از این دو ماه در سال ۹۶، به‌تنهایی ۱۱/۳ درصد از کل این نوع تصادفات ثبت شده است. کمترین فراوانی نیز در این میان در ماه دی بوده که ۵/۲ درصد از تصادفات با سهم تقصیر سازمانی در آن ثبت شده است.

**جدول شماره ۱- توزیع فراوانی تعداد تصادفات براساس ماه**

ماه	فراوانی	درصد
فروردین	۱۸	۹/۳
اردیبهشت	۱۹	۹/۸
خرداد	۱۳	۶/۷
تیر	۱۱	۵/۷
مرداد	۲۲	۱۱/۳
شهریور	۱۶	۸/۲
مهر	۱۴	۷/۲
آبان	۲۲	۱۱/۳
آذر	۱۳	۶/۷
دی	۱۰	۵/۲
بهمن	۱۷	۸/۸
اسفند	۱۹	۹/۸
کل	۱۹۴	۱۰۰

## تعداد تصادفات در ساعت‌های شبانه‌روز

یافته‌های پژوهش نشان می‌دهد که بیشترین فراوانی تصادفات سال ۹۶ که در آن یک سازمان مقصر دانسته شده است، بین ساعت‌های ۱۶ تا ۲۰ بوده است. ۱۱/۳ درصد از این نوع تصادفات در این ساعت‌ها ثبت شده است. در عین حال، کمترین فراوانی نیز مربوط به ساعت‌های ۱۲ تا ۱۶ است که در مجموع تنها ۵/۷ درصد از کل ۱۹۴ تصادف واقع شده از این نوع را به خود اختصاص داده‌اند.

### جدول شماره ۲- توزیع فراوانی تصادفات براساس ساعت وقوع تصادف

ماه	فراوانی	درصد
از ۴ تا ۲۴.۰۱	۱۸	۹/۳
از ۸ تا ۴.۰۱	۱۹	۹/۸
از ۱۲ تا ۸.۰۱	۱۳	۶/۷
از ۱۶ تا ۱۲.۰۱	۱۱	۵/۷
از ۲۰ تا ۱۶.۰۱	۲۲	۱۱/۳
از ۲۴ تا ۲۰.۰۱	۱۶	۸/۲
از ۸ تا ۴.۰۱	۱۴	۷/۲
کل	۱۹۴	۱۰۰

**منطقه وقوع تصادف:** تصادفات دارای سهم تقصیر سازمان‌ها در سال ۹۶ بیش از هر منطقه‌ای در استان تهران، در تهران بزرگ رخ داده است. براساس یافته‌های پژوهش، ۶۰/۸ درصد از این نوع تصادفات در تهران بزرگ اتفاق افتاده است. در مقابل، کمترین فراوانی از این نظر مربوط به حوزه استحقاقی پلیس راه شرق استان تهران بوده است که تنها ۲/۱ درصد از این نوع تصادفات را شامل شده است.

### جدول شماره ۳- توزیع فراوانی تصادفات براساس ساعت وقوع تصادف

ماه	فراوانی	درصد
تهران بزرگ	۱۱۸	۶۰/۸
پلیس راهور ف.ا. شرق	۱۱	۵/۷
پلیس راه ف.ا. غرب	۲۶	۱۳/۴
پلیس راهور ف.ا. غرب	۳۵	۱۸
پلیس راه ف.ا. شرق	۴	۲/۱
کل	۱۹۴	۱۰۰

نوع تصادفات واقع شده: بیشترین فراوانی تصادفات رخ داده در سال ۹۶ که در آن سازمانها مقصر شناخته شده‌اند، از نوع جرحی بوده است؛ در مجموع ۵۵/۲ درصد از این نوع تصادفات جرحی بوده‌اند. در مقابل، ۶/۷ درصد نیز فوتی داشته‌اند. نکته جالب توجه این است که در حالی که به طور کلی بیشتر تصادفاتی که واقع می‌شوند، از نوع خسارتی هستند، اما بیش از نیمی از تصادفاتی که در آنها سازمانها مقصر شناخته شده‌اند، از نوع جرحی بوده‌اند.

### جدول شماره ۴- توزیع فراوانی تصادفات براساس نوع تصادف

ماه	فراوانی	درصد
جرحی	۱۰۷	۵۵/۲
خسارتی	۷۳	۳۷/۶
فوتی	۱۳	۶/۷
مشخص نشده	۱	۰/۵
کل	۱۹۴	۱۰۰

**تعداد افراد آسیب‌دیده (فوتی یا جرحی):** با وجودی که بیشترین فراوانی تصادفات دارای سهم تقصیر سازمانی متعلق به تصادفات جرحی بوده، اما در این میان، بیشترین تعداد افرادی که در یک تصادف صدمه دیده‌اند، یک نفر بوده است. در ۵۷/۲ درصد از تصادفات از این نوع، دارای یک نفر آسیب‌دیده است. در مقابل، یک درصد نیز دارای سه نفر آسیب‌دیده در تصادف بوده‌اند. در عین حال باید یادآوری شد که در ۳۷/۶ درصد از تصادفات، یعنی همان تعداد تصادفات خسارتی، هیچ فردی آسیب ندیده است.

**جدول شماره ۵- توزیع فراوانی تصادفات براساس تعداد افراد آسیب‌دیده (فوتی یا جرحی)**

تعداد نفرات	فراوانی	درصد
صفر	۷۳	۳۷/۶
یک	۱۱۱	۵۷/۲
دو	۸	۴/۱
سه	۲	۱
کل	۱۹۴	۱۰۰

**سازمان‌های مقصر:** یافته‌های پژوهش نشان می‌دهد که بیشترین فراوانی تقصیر در میان تصادفات با سهم تقصیر سازمانی در سال ۹۶ متعلق به شهرداری بوده است. بر این اساس، در ۷۱/۶ درصد از این نوع تصادفات، شهرداری مقصر دانسته شده است. پس از شهرداری نیز، اداره راه با ۱۳/۴ درصد دومین سازمانی است که سهم تقصیر در این نوع تصادفات مربوط به آن بوده است. هم‌چنین اداره برق و آبفا نیز از این نظر در رتبه‌های سوم و چهارم قرار می‌گیرند.

جدول ۶- توزیع فراوانی تصادفات بر اساس سازمان مقصر

ماه	فراوانی	درصد
شهرداری	۱۳۹	۷۱/۶
اداره راه	۲۶	۱۳/۴
اداره برق	۷	۳/۶
آبفا	۵	۲/۶
اداره گاز	۱	۰/۵
پیمانکار	۲	۱
دهیاری	۴	۲/۱
شرکت اطلس	۱	۰/۵
شرکت رایتل	۱	۰/۵
شرکت سایپا-اداره راه	۱	۰/۵
شرکت نیکان	۱	۰/۵
شهرک صنعتی	۱	۰/۵
مالک زمین	۲	۱
متصدی پمپ بنزین	۱	۰/۵
مخابرات	۲	۱
کل	۱۹۴	۱۰۰

**درصد تقصیر تشخیص داده شده:** براساس یافته‌های پژوهش، بیشترین فراوانی از تصادفات دارای سهم تقصیر سازمانی در سال ۹۶ مربوط به تعیین ۵۰ درصد سهم تقصیر برای سازمان متخلف بوده است. در مجموع در ۶۸/۹ درصد از این نوع تصادفات، ۵۰ درصد از سهم تقصیر برای سازمان در نظر گرفته شده است. در عین حال، در ۲۹/۵ درصد از

تصادفات دارای سهم تقصیر سازمانی نیز، تمامی سهم تقصیر برعهده سازمان متخلف تشخیص داده شده است. نکته پایانی در این بخش این است که در معدودی از موارد (در مجموع ۱/۵ درصد)، سهم تقصیر تشخیص داده شده برای سازمان‌ها، کمتر از ۵۰ درصد (۳۳ و ۲۵ درصد) تشخیص داده شده است. این در حالی است که برخی از افسران راهور و کارشناسان تصادفات معتقدند که اساساً تعیین سهم تقصیرهایی نظیر ۲۵ درصد یا ۳۳ درصد، کار نادرستی است. بر این اساس، آنها سهم تقصیر کارشناسی شده صحیح یا کامل را (۱۰۰ درصد) یا ۵۰ درصد می‌دانند.

#### جدول شماره ۷- توزیع فراوانی تصادفات براساس درصد تقصیر سازمان در تصادف

درصد	فراوانی	تعداد نفرات
۲۹/۵	۵۷	۱۰۰
۶۸/۹	۱۳۳	۵۰
۱	۲	۳۳
۰/۵	۱	۲۵
۱۰۰	۱۹۴	کل

**ماده قانونی نقض شده:** از میان مصادیق نقض قوانین، بیشترین فراوانی مربوط به مواد تخلف شده در تصادفات دارای سهم تقصیر سازمانی در سال ۹۶، بیشترین سهم مربوط به نقض تبصره ۳ ماده ۱۴ قانون راهنمایی و رانندگی است. ۴۹/۵ درصد از این نوع تصادفات با نقض این تبصره قانونی از سوی یک سازمان رخ داده است. پس از آن نیز نقض ماده ۲۱۲ آیین نامه راهور با ۱۹/۶ درصد در رتبه بعدی قرار دارد.

### جدول شماره ۸- توزیع فراوانی تصادفات براساس ماده قانونی نقض شده

درصد	فراوانی	ماه
۴۹/۵	۹۶	تبصره ۳ ماده ۱۴
۱۹/۶	۳۸	نقض ماده ۲۱۲ آیین نامه راهور
۰/۵	۱	نقض ماده ۲۰۶ آیین نامه راهور
۱/۵	۳	نقض ماده ۲۱۱ آیین نامه راهور
۱/۵	۳	نقض ماده ۲۱۱ و ۲۱۲ آیین نامه راهور
۲/۶	۵	نقض ماده ۲۱۹ آیین نامه راهور
۳/۶	۷	نقض ماده ۵۵ قانون زیبا سازی شهرداری
۲/۱	۴	نقض ماده ۵۵ قانون شهرداری ها
۰/۵	۱	نقض ماده ۹۷ آیین نامه راهور
۱۸/۶	۳۶	ذکر نشده
۱۰۰	۱۹۴	کل

#### یافته‌های کیفی

در این بخش، براساس بحث گروهی متمرکز با کارشناسان تصادفات، به بررسی زمینه‌های بروز چالش‌های موجود در تعیین و شناسایی سازمان‌های دخیل وقوع تصادفات، زمینه‌های موثر بر آن و پیشنهادهای عملیاتی برای اصلاح رویه‌های موجود پرداخته خواهد شد. تمامی این موارد و یافته‌های بخش کیفی براساس تحلیل محتوای کیفی از مضمون مصاحبه‌های انجام‌شده در قالب بحث گروهی متمرکز استخراج شده است تا واقعیتِ موارد بررسی از نگاه افسران و کارشناسان راهور که از نزدیک و در میدان تجربه با مسئله مواجه بودند، تحلیل شود.

**موانع و چالش‌ها:** در رویه‌های فعلی تشخیص عامل تصادف، مسایل و چالش‌هایی در تعیین سهم تقصیر برای سازمان‌ها وجود دارد که برخی از مهم‌ترین آنها در این پژوهش شناسایی شده است.

**تبصره ۳ ماده ۱۴- تبصره ۳-** در صورتی که براساس نظر کارشناسان تصادفات، نقص راه یا وسیله نقلیه، مؤثر در علت تصادفات باشد، حسب مورد، متصدیان ذی ربط، مسئول جبران خسارات وارده بوده و با آنان برابر قانون رفتار خواهد شد.

براساس تبصره ۳ ماده ۱۴ قانون راهنمایی و رانندگی، که متن آن برای یادآوری در قالب بالا آمده است، امکان این که از چهار عامل انسان، راه، وسیله نقلیه و محیط، عوامل راه یا وسیله نقلیه نیز به عنوان عامل تصادف دخیل دانسته شوند، در نظر گرفته شده است. بر این اساس، سازمان‌هایی که موجب ایجاد تأثیر این دو عامل در بروز تصادف باشند، مقصر در تصادف اعلام می‌شوند. اما در عمل، اعمال این بند قانونی با چالش‌های مختلفی روبه‌رو است؛ چالش‌هایی که مبنای طراحی و اجرای پژوهش حاضر بوده است.

براساس مصاحبه گروهی انجام شده، بعضی از مشارکت‌کنندگان، بیشترین تقصیر را در تصادف‌هایی که عامل راه یا وسیله نقلیه دخیل باشند، بر عهده وزارت راه، شهرداری و شرکت‌های خودروساز می‌دانند:

درخصوص برنامه‌های کوتاه‌مدت، بیشترین سهم دخیل در سازمان‌ها به وزارت راه، شهرداری و بعضاً شرکت‌های خودروساز برمی‌گردد.

در هر حال، عموم کارشناسان تصادفات مورد مصاحبه به مهم بودن سهم سازمان‌ها در تصادفات اشاره داشتند. به عنوان نمونه یکی از مشارکت‌کنندگان این موضوع را این‌طور تأیید می‌کند:

چهار عامل انسان، راه، وسیله نقلیه و شرایط محیطی در وقوع تصادفات نقش دارند این به معنی آن است که به غیر از راننده‌ای که بیشترین سهم و بیشترین نقش را در تصادفات دارد، عوامل دیگری هم هستند مثل شرایط راه، یکی از عمده دلایل تصادفات است.

اما در اجرای قانون و تلاش برای در نظر گرفتن سهم سازمان‌ها در تصادفات، چالش‌ها و موانعی وجود دارد که عملاً موجب می‌شود که تبصره قانونی تصریح شده در قانون از عملکرد اصلی خود فاصله بگیرد. به عنوان نمونه از میان ۷۵ هزار تصادف ثبت شده استان تهران در سال ۹۶، تنها در ۱۹۴ مورد از آنها، یکی از سازمان‌ها به عنوان مقصر شناخته شده است. بنابراین لزوم واکاوی زمینه‌ها، چالش‌ها و عوامل بازدارنده در مسیر تعیین سهم سازمان‌ها در علت تصادف بیشتر مشخص می‌شود. در ادامه زمینه‌ها و چالش‌های مختلف به تفکیک مورد بحث قرار می‌گیرند:

### مسایل حقوقی و قانون

**الف- ابهام در قانون:** در قانون، در مورد رویه‌های اجرایی و شیوه اعمال قانون جزئیات بیشتری ذکر نشده است. به عنوان نمونه در «علت تصادف» و تشخیص آن، یکی از مواردی است که ابهام در تعریف آن برای کارشناسان تصادفات موجب ایجاد ابهام در اجرای قانون (تبصره ۳ ماده ۱۴) در اعلام سهم تقصیر برای راه و وسیله نقلیه (سازمان‌ها) می‌شود. در این مورد یکی از مشارکت کنندگان در بحث گروهی متمرکز چنین گفته است: "قانون کلاً کلی‌گویی کرده و جزییات در دستورالعمل‌ها است که انشاءالله این هم منعکس کنیم تا دستورالعمل‌هایی پیرامون این ماده قانونی از طریق سلسله مراتب به ما ابلاغ بشود."

هم‌چنین اشاره دیگری نیز در این مورد شده است: "اولین مشکلی که داریم تبصره ۳ ماده ۱۴ است. این ماده و تبصره کلی‌گویی کرده است. ما اول باید ببینیم آیا این قانونی که

برای من گذاشتن، گفته چنانچه برابر نظر کارشناس تصادف، اداره ذی ربط تقصیر داشته باشد، یک سهمی از تصادف دارند."

براساس تحلیل کیفی محتوای مصاحبه‌های گروهی انجام شده، هنوز برای کارشناسان تصادفات این ابهام در عمل وجود دارد که آیا ما کارشناس تشخیص شدت تصادف هستیم یا کارشناس تشخیص علت تصادف؟ به عنوان نمونه، یک کارشناس، ممکن است برای خودرویی که بعد از انحراف از مسیر به گاردریل کنار جاده برخورد می کند و به دلیل اشکال در نصب آن، موجب فوت سرنشین آن می شود، سازمان (شهرداری) را مقصر اعلام کند. اما این مسئله به عوامل پس از تصادف یا حادثه مربوط می شود و نه عامل وقوع خود تصادف. در این مورد یکی از مشارکت کنندگان با اشاره به مصداقی از یک تجربه، چنین گفته است: "نقص راهی که باعث وقوع تصادف بشه. ماشین دارد راه می رود به هر دلیلی کنترل ماشین از دست راننده خارج می شود. فنی یا غیرفنی خورده به دکل فشار قوی که اون جا است و ماشین آتش گرفته، فوتی بود که من شهرداری رو مقصر کردم و بلافاصله در هیئت ۱۱ نفره نظر ما برگشت. درست بود که برگرده چرا؟ چون این نقص راه پس از وقوع تصادف است. موثر در وقوع نیست. ... هنوز نمی دونیم ما کارشناس شدتیم یا کارشناس علت. تصادف شده، میگه اگر گاردریل بود، فوتی نمی شد مگه تو ملک الموتی هم چنین حرفی رو می زنی. ما کارشناس علتیم علت رو مشخص می کنیم و نه این که ما بیایم رو شدت بحث کنیم. تبصره ۳ ماده ۱۴ میگه که سهم سازمان‌ها رو مشخص کنیم، کروکی‌هایی که می نویسیم در فرم‌های خامی که داریم، سهم تقصیر در وقوع باید ثبت بشه نه پس از وقوع.

**ب- تعارض بین قوانین:** مشکل بعدی که در مسیر اجرای درست تبصره قانونی مربوط به سهم راه و وسیله نقلیه در وقوع تصادف وجود دارد، به تعارض قوانین مربوط می شود. به

بیان دیگر، برخی از قوانین کشور با تبصره قانونی مربوط به این مسئله و هم‌چنین سایر بخش‌های مربوط به قانون راهنمایی و رانندگی تعارض دارند. یکی از مشارکت‌کنندگان در این مورد چنین گفته است: "بسیاری از قوانین همدیگر را نقض می‌کنند...؛ مثلاً شهرداری به علت نقص سیستم روشنایی مقصر هست. بعد [در مقابل] ماده قانونی داریم که روشنایی خودرو باید تا ۱۵۰ متری جلویش را روشن کند".

**ج- عدم وجود ضمانت کیفری:** حتی در مواردی که کارشناس تصادفات نظر خود را در نسبت دادن تمام یا بخشی از سهم وقوع تصادف به یک سازمان اعلام می‌کند، باز هم مواردی وجود دارد که چالشی در رویه‌های حقوقی و اجرایی به‌شمار می‌رود. به‌عنوان نمونه، نبود ضمانت کیفری برای سازمانی که در یک تصادف مقصر شناخته می‌شود، یکی از این چالش‌ها به‌شمار می‌رود. در نتیجه، اگر هم سازمان در وقوع یک تصادف مقصر شناخته شود، تنها با پرداخت دیه و خسارت مالی تعیین شده، سایر مسئولیت‌های بروز چنین حادثه‌ای که گاه جان یک انسان در آن به مخاطره می‌افتاد، متوجه او نمی‌شود.

به فرض مثال طبق ماده ۱۴ سازمان را مقصر کردیم، می‌رود دادگاه دیه آنرا اداره، سازمان می‌دهد یا شهردار یا پیمانکار. ولی ضمانت کیفری ندارد. تو قانون، برای مسئول‌سازی سازمان‌ها، هیچ ضمانت کیفری در نظر گرفته نشده است و فقط بعضی اوقات در صورت قصور عمدی، مجازات نقدی در نظر گرفته شده است، مجازات جزای نقدی هم خود سازمانش می‌دهد. یعنی کار با شخصیت حقوقی ندارد، شخصیت حقیقی هست. ضمانت کیفری سازمان‌ها در تصادفات نداریم.

مشارکت‌کننده دیگری در این مورد، با تأیید این چالش که موجب کاهش میزان بازدارندگی قانون برای مسئول‌سازی سازمان‌ها می‌شود، این‌طور گفته است: "پرونده به‌صورت کیفری به دادسرا می‌رود، حالا مقصر خود راننده باشد در صورت قتل عمد ۶ ماه

هم زندان دارد. ولی اگر سازمان مقصر باشد، ضمانت کیفری اصلاً ندارد. یک ماده قانونی پیدا کنید که شهردار مقصر است ۱ سال زندان دارد".

اما در این میان، مسئله دیگری وجود دارد و آن مربوط به این است که بسیاری از سازمان‌ها امور مختلف خود را به پیمانکاران بخش خصوصی واگذار کرده‌اند. در نتیجه وقتی در یک تصادف، سازمان مقصر شناخته می‌شود، مشکل به راحتی به پیمانکار مربوطه نسبت داده می‌شود. بنابراین به سادگی، مرجع رسیدگی کننده به موضوع، پیمانکار آن سازمان و نه خود سازمان را مقصر می‌شناسد. روایت این چالش در اجرای تبصره ۳ ماده ۱۴ قانون راهنمایی و رانندگی در بیان یکی از مشارکت کنندگان این طور آمده است: "در تصادفاتمان، شهرداری تمام امورات را به پیمانکار داده، من در تصادفی علناً نوشتم آقای شهردار مقصر است. شهردار اصلاً توجهی نکرد؛ نماینده حقوقی خودش را فرستاد به دادگاه، آن‌هم گفت ما قرارداد داریم با پیمانکار. پیمانکار را هم من دیدم. این مورد تصادف فوتی بود؛ گفتم چی شد؟ گفت هیچ قاضی من را احضار کرد، گفتیم ما بیمه داشتیم، از بیمه‌ام استفاده کردم. خیلی معدود قاضی پیدا می‌شود که خود شخص شهردار را بخواهد و در رسانه‌های عمومی هم پخش بشه".

در عین حال، برخی دیگر از مشارکت کنندگان به مواردی اشاره کرده‌اند که یک سازمان، براساس ایجاد یک رویه درست و منطقی، مانع از بروز چنین مشکلاتی در ارجاع دادن مسئله به پیمانکاران شده‌اند. اداره راه و شهرسازی یکی از این سازمان‌ها است: "اداره راه، مسئولیت کیفری را به عهده ریاستشان گذاشتن و پیمانکاران از چرخه مسئولیت خارج شدن و این خیلی خوب شده".

چالش‌ها و زمینه‌های مسئله برانگیز یادشده در حالی وجود دارد که از نگاه برخی از مشارکت کنندگان، برخی از سازمان‌ها که سهم مشخصی از بودجه و درآمدهای عمومی

دارند، به ویژه شهرداری، به اندازه کافی به وظیفه خود از جمله: ایمن‌سازی راه‌ها و در نظر گرفتن فضای کافی برای پارکینگ در شهرها، نمی‌پردازند. "الان من می‌آیم ماشین‌های یک منطقه رو جریمه می‌کنم پولی جمع میشه می‌رود به حساب شهرداری، شهردار بیاید پارکینگ بسازد، نمی‌سازد یک آب هم روی آن".

### عوامل مربوط به کارشناسان تصادفات

**الف - احتیاط و ترس از اعلام تقصیر سازمان‌ها:** برخی دیگر از زمینه‌ها و شرایط که مانع از اجرای صحیح تبصره ۳ ماده ۱۴ قانون راهنمایی و رانندگی می‌شود، به کارشناسان تصادفات مربوط می‌شود. در این مورد نیز اشارات مختلفی از سوی مشارکت‌کنندگان وجود داشته است. نخستین عامل در این مورد، ترس و محافظه‌کاری خاصی است که افسران کارشناس تصادفات در اعلام سهم تقصیر سازمان‌ها دارند. مهم‌ترین نکته‌ای که کارشناسان ما سازمان‌ها را به‌عنوان مقصر لحاظ نمی‌کنن، ترس از برگشت از نظرشان است و کارشناس نمی‌خواهد نظرش برگردد. برای خودش بد می‌داند و این متأسفانه وجود دارد و به‌همین دلیل می‌گویند بگذار خودرو را مقصر کنیم.

این احتیاط و ترس در نتیجه تجربه‌های قبلی شخصی یا تجربه‌های پیش‌آمده برای سایر همکاران است که موجب می‌شود یک افسر کارشناس به‌طور مداوم خود را در دلهره رد نظریه کارشناسی‌اش از سوی مرجع رسیدگی‌کننده بعدی، یعنی به‌عنوان نمونه، هیئت سه نفره رسیدگی‌کننده، احساس کند. ترس و محافظه‌کاری یادشده وقتی بیشتر می‌شود که افسران جوان ببینند، نظریه‌های کارشناسان جوان از سوی هیئت‌های سه نفره بیشتر رد می‌شود. این دغدغه را یکی از مشارکت‌کنندگان در گفته‌های خود تأیید کرده است: "نظر کارشناسان هیئت سه نفره هم می‌گن چون ما تجربه داریم، حرف افسر جوان را قبول نمی‌کنیم که همین کاملاً اشتباه است. بعد هم متأسفانه کمیته‌هایی که تشکیل می‌شوند از

سه نفر یا ۵ نفر افراد بازنشسته انتخاب می‌شوند و با جوان‌گرایی مشکل دارند. در صورتی که باید با مسئله، به‌روز باشند یعنی رییس پلیس راهور چون یکی از نفرات اصلی هست اون افسر کارشناس باید بیاید علت و دلیل را بگوید. این جور نیست، ندیده و نشنیده بنویسیم".

این شرایط در حالی رقم خورده که هنوز انگیزش و مطالبه جدی در خود پلیس راهنمایی و رانندگی برای ترغیب افسران کارشناس تصادفات، به‌ویژه افسران جوان برای جرأت ورزیدن در اعلام سهم تقصیر سازمان‌ها به اندازه کافی وجود ندارد. در نتیجه به‌طور منطقی، انگیزش افسران و کارشناسان برای چنین کاری کمتر می‌شود. در مقابل، مخاطره‌ها و احتمال بازگشت رأی و نظر اعلام‌شده آنها و هم‌چنین تبعات بعدی آن برای آنها بیشتر احساس می‌شود. بنابراین به‌طور طبیعی آنها رغبت کمتری می‌کنند که در تصادفات سهمی برای سازمان‌ها و به‌طور کلی عوامل راه و وسیله‌نقلیه اعلام کنند.

**ب- سطح دانش تخصصی کارشناسان:** آخرین عامل مهم برشمرده‌شده از سوی مشارکت‌کنندگان که مانعی جدی در مسیر اجرای کامل و صحیح تبصره ۳ ماده ۱۴ قانون راهنمایی و رانندگی است، کم‌بودن اطلاعات تخصصی از جمله در مورد دانش فنی خودرو است که موجب می‌شود در بعضی موقعیت‌ها به اشتباه، نظر به سهم تقصیر یک سازمان بدهند و در مقابل، در برخی موارد دیگر سهم تقصیری که متوجه یک سازمان بوده را نادیده بگیرند و تشخیص ندهند. کارشناسانی که به‌عنوان کارشناسان تصادفات که می‌خواهند ایراد و مشکلات سازمانی رو اعلام کنند؛ نمی‌دانند باید چه مشکلی را اعلام کنند. یکی دیگر از مشارکت‌کنندگان این مشکل را با مثالی توضیح داده است: "کارشناس رفته سرصحنه تصادف پژو ۲۰۶ واژگون‌شده؛ آمده، نوشته ۵۰ درصد خودرو ساز مقصر، علت عدم بازشدن ایربگ. تو از کجا می‌دونی ایربگ باز نشده؟ علم

اون رو داری یا می‌دونی ۲۰۶ مدل ۹۲ سرنشین آن ایربگ ندارد؟ شما باید کاتالوگ خودروها رو بلد باشید. بعد می‌رود به راحتی هم نظرش بر می‌گردد".

عدم دانش کافی تخصصی در اطلاعات فنی خودروها بخشی از ضعف دانشی است که موجب بروز مشکلاتی در اجرای صحیح قانون شده است.

### عدم تعامل بین سازمانی مناسب

مسئله دیگر که مشارکت‌کنندگان در پژوهش نیز به آن اشاره کرده‌اند، تعامل ناکافی و غیرموثر با قوه قضائیه است. به‌ویژه در اینجا، اجرایی نشدن ماده ۱۷ راهنمایی و رانندگی مورد نظر بوده است.

**ماده ۱۷:** نظریه اولیه افسران کارشناس تصادفات راهنمایی و رانندگی در حکم نظر کارشناسان رسمی است. چنانچه به نظر قاضی رسیدگی‌کننده، نظر کارشناسی، مبهم و یا ناقص باشد، موضوع جهت رفع نقص به همان کارشناس و یا کارشناس دیگر ارجاع می‌شود و در صورت مغایرت نظر کارشناس با اوضاع و احوال مسلم قضیه و یا اعتراض موجه و مدلل اصحاب دعوی، موضوع به هیئت کارشناسی، مطابق مقررات آیین دادرسی دادگاه‌های عمومی و انقلاب ارجاع خواهد شد.

یکی از مشارکت‌کنندگان به مشکل موجود در این بخش اشاره کرده است: "ماده‌ای که ناجا اصلاً ورود نکرده و با قوه قضائیه تعامل نداشته، ماده ۱۷ است. ... در حال حاضر ناجا نتوانسته یک تعاملی با قوه قضائیه ایجاد کند و این مسئله را حل کند و ماده ۱۷ را اجرایی کند. ما الان مهم‌ترین معضلی که در تصادفات داریم، بحث همین ماده ۱۷ است؛ من کارشناس نمی‌تونم بروم حرفم را بزنم، قاضی از من نمی‌خواهد توضیح بدهم".

پیامدهای مختلفی از این تعامل ناکافی با قوه قضائیه ایجاد شده است. از جمله این که برخی مشارکت‌کنندگان معتقدند رویه‌های موجود منجر به ایجاد حق اعتراضی بیش از حد

به سازمان‌ها (مثلاً شهرداری) شده است. موضوع یادشده از این جهت دغدغه برخی از مشارکت‌کنندگان در مصاحبه‌ها بوده که آنها معتقدند سازمان‌ها یا نمایندگان حقوقی آنها با اعتراض‌های متعدد به احکام صادرشده از مرجع قضایی، منجر به نقض نظر اولیه می‌شود. در عین حال، ضرورت تعامل مناسب با سازمان‌های مختلف تنها منحصر به تعامل ناجا با قوه قضائیه نیست. مشارکت‌کنندگان به لزوم تعامل بهتر با سازمان‌های دیگر به خصوص شهرداری نیز اشاره داشته‌اند. یکی از آنها یک نمونه از تعامل مناسب با شهرداری برای ایمن‌سازی بزرگراه‌های شهری اشاره داشته است: "اولین نگرانی آنها این بود، گاردریل‌ها همه اشتباه بسته شده‌اند؛ به جای این که تیغه پشت باشد و جلوی تصادف را بگیرد و انعطاف بده به داخل، برعکس بسته شده بود؛ که ایشان اولین کاری که در تهران کردند، تمام بزرگراه همت را دوباره ایمن‌سازی کردند".

البته تعدادی دیگر از مشارکت‌کنندگان براساس تجربه عملیاتی و مدیریتی خود به لزوم یک پارچگی مدیریت شهری اشاره داشته‌اند.

### **نقض ماده ۲۳ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی (تامین برخی تجهیزات ترافیکی توسط شهرداری‌ها و راهداری‌ها)**

بخش مهمی از عوامل و شرایط بالا که مورد اشاره قرار گرفت، به‌ویژه به این دلیل ایجاد شده که مستند به ماده ۲۳ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی، شهرداری‌ها و راهداری‌ها بخشی از درآمد حاصله از جرایم رانندگی را می‌بایست در تامین تجهیزات ترافیکی هزینه کنند. به‌عنوان نمونه برخی از مشارکت‌کنندگان اشاره داشته‌اند: "موضوع بعدی تامین تجهیزات است. تا وقتی که به خاطر این نقص قانونی، ما برای تامین برخی تجهیزات ترافیکی به سراغ شهرداری و اداره راه برویم، واقعاً نمی‌توانیم آن اعمال مدیریت را در حوزه تصادفات و مقررات پلیس راهنمایی و رانندگی داشته باشیم".

## عامل پایانی؛ راننده خسارت دیده

در مجموع و پس از تشریح عوامل بازدارنده و چالش‌های مختلف در مسیر اجرای صحیح و کامل تبصره ۳ ماده ۱۴ قانون راهنمایی و رانندگی، باید به این نکته مهم هم اشاره داشت که بسیاری از کسانی که در تصادفات خسارت می‌بینند و یکی از سازمان‌ها یا دستگاه‌های اجرای مقصر شناخته می‌شوند، به دلیل طولانی‌بودن روال معمول گرفتن خسارت از یک سازمان (در مقایسه با فرد و اشخاص حقیقی) خود داوطلبانه به افسران کارشناس اعلام می‌کنند که در صورت امکان از اعلام سازمان به‌عنوان مقصر خودداری کنند. این چالش را نیز برخی از مشارکت‌کنندگان در گفته‌های خود مورد تأیید قرار داده‌اند: "ما می‌بینیم ادارات قصور دارن. اما آن طرفی که زیان‌دیده، میگه من زمانش رو ندارم. حالا دو سال باید بدم تا به نتیجه برسم".

بنابراین مشاهده می‌شود که حتی با رفع تمامی عوامل، زمینه‌ها و چالش‌های پیشین که مورد اشاره قرار گرفت، بازهم این عامل نهایی، عاملی مهم و بازدارنده است که موجب این می‌شود که راننده خسارت‌دیده به اصطلاح «از خیر گرفتن خسارت و پیگیری از سازمان مقصر بگذرد».

**پیشنهاد‌های مورد بحث:** پس از تشریح عوامل بازدارنده و چالش‌های موجود در اجرای کامل و صحیح قانون در این مورد، در اینجا، پیشنهاد‌های اصلاحی و کاربردی که مشارکت‌کنندگان، مورد اشاره قرار داده‌اند، مورد بحث قرار می‌گیرد.

**آموزش کارشناسان تصادفات:** نکته بسیار مهمی که مورد اشاره تعداد مهمی از مشارکت‌کنندگان در پژوهش قرار گرفته بود، آموزش و به‌روزرسانی اطلاعات کارشناسان تصادفات بوده است. این آموزش به‌خصوص در بخش «آموزش تمام کارشناسان در بحث مصادیق نقص راه و وسیله» بسیار ضروری است. حتی برخی از مشارکت‌کنندگان با رد

تلویحی ابهام در قانون موجود، مشکل اصلی را همین ضعف در دانش تخصصی کارشناسان می‌دانند: "درخصوص تبصره ۳ ماده ۱۴ کل مشکل ما، اصل تبصره مشکلی نداره و چون برگرفته از قانون مجازات اسلامی است و آن هم برگرفته از قانون اساسی هست؛ ما بیشترین مشکلی که داریم برمی‌گردد به آموزش؛ خود قانون هیچ ایرادی ندارد". مشارکت‌کننده دیگری با ذکر مثالی از عدم آگاهی خودش از برخی مقررات شهری که مربوط به اشتباه در شناخت مصداق‌های مقصوبودن سازمان‌ها می‌شود، این نیاز به آموزش را تأیید کرده است: "من خودم هم نمیدونستم که چقدر زیباسازی در بحث روشنایی، مربوط به شهرداری، برج‌های نور، مربوط به شهرداری، بین بلوارها و پل‌ها، آنها هم یک قراردادهایی دارند، یک تعریف‌هایی دارند. بودجه‌هایی دارند، بایستی این را کارشناس ما بدانند کجا اداره برق را مقصر کنند، کجا شهرداری را".

بنابراین می‌توان گفت بیشتر مشارکت‌کنندگان بر ضرورت آموزش و به‌روزرسانی اطلاعات کارشناسان به‌طور مداوم تأکید داشته‌اند. در این میان، تأکید خاصی هم روی ارتقای دانش فنی خودرو انجام شده است: "ما باید برای کارشناسانمان دوره‌ای بگذاریم. در رابطه با مکانیک، درخصوص لاستیک، درخصوص ترکیب لاستیک، رینگ، کاتالوگ خودروها، تجهیزات خودروها را به کارشناسانمان یاد بدهیم".

**ارجاع پرونده‌ها به قاضی ویژه در این مورد:** تعداد زیادی از مشارکت‌کنندگان پیشنهاد کرده‌اند که رسیدگی به پرونده تصادفاتی که در آنها یک سازمان یا شرکت خودروساز مقصر اعلام شده، به یک شعبه ویژه، یا قاضی خاص که مطلع از شرایط و پیچیدگی‌های فنی چنین پرونده‌هایی باشد، ارجاع داده شود.

به‌عنوان نمونه یکی از مشارکت‌کنندگان چنین گفته است: پیشنهادی که به‌نظرم می‌آید، این است که حتماً این موضوعات تصادفات جرحی توسط یک نهاد در هر استانی اداره

حقوقی و در هر شهرستانی قاضی انتخاب شود توسط دادستان محترم، که یک شمه‌ای، یک آگاهی، یک چیزی از اوضاع و احوال تصادفات و فلسفه وجودی این علت را داشته باشد تا هیچ کس نتواند به سادگی بیاید، پرونده را از مسیر اصلی خودش دور کند."

در مجموع و در میان نظرات مختلفی که در این مورد بیان شده است، برخی از مشارکت‌کنندگان، تأکید اصلی را برداشتن دانش و تخصص کافی قاضی در حوزه تصادفات قرار داده‌اند: "این تاثیرگذار هست که بتونیم یک قاضی اختصاصی که واقعاً علم تصادفات را داشته باشه نه در حد علمی که من کارشناس دارم در حد این که جرایم را به‌طور ویژه بررسی کند".

برخی دیگر بر تعریف یک شعبه خاص برای رسیدگی به این نوع پرونده‌ها دارند:

"هر شهری یک شعبه ویژه رسیدگی به تصادفات داشته باشد واقعا این نیاز فردی است."

**ایجاد مسئولیت کیفری برای سازمان‌های مقصر:** برخی از مشارکت‌کنندگان پیشنهاد کرده‌اند که با کمک و هوشمندی قاضی پرونده‌ها، که به ویژه با تدبیر دادستان می‌تواند اتفاق بیفتد. این گروه از مشارکت‌کنندگان معتقدند که ظرفیت قانونی برای چنین کاری وجود دارد و فقط کافی است تا قاضی پرونده براساس ادله موجود در پرونده، در حکم صادره خود، مسئولیتی را هم متوجه شخص مدیر یا مسئول آن سازمان کند. "بحث کیفری هم که فرمودن خیلی مشخصه؛ نیازی به توضیح نیست، کیفری هست و ضمانت اجرایی هم هست. ما می‌تونیم بیایم در بحث تصادفات، محرومیت اجتماعی هم بیاریم. مثلاً من پیام بگم شما شهردار مقصر هستین. چون نامه محکومیت برای تو آمده، شما نمی‌تونن جای دیگه شهردار بشی. یک نوع محرومیت اجتماعی هست دیگه. ما باید به این سمت برویم."

به این ترتیب، آن فرد هم به دلیل قصوری که به‌طور غیرمستقیم در جلوگیری از بروز حادثه داشته، متحمل مجازاتی بازدارنده می‌شود تا کمتر دچار چنین اشتباهاتی شود و در

نتیجه بیش از پیش به انجام وظایف سازمانی خود در حفظ ایمنی و جان سرنشینان وسایل نقلیه در حال حرکت در مسیرهای شهری توجه کند.

**تشکیل شورای عالی تصادفات:** برخی از مشارکت‌کنندگان علاوه بر پیشنهادهای بالا، بر لزوم تشکیل شورای عالی تصادفات تأکید کرده‌اند. آنها با اشاره به این که دستورالعمل اجرایی تشکیل این شورا نیز در حال حاضر وجود دارد، پیشنهاد فعال‌شدن آن را در هر شهرستان و استان داده‌اند: "شورای ترافیک دستورالعمل آن هست هر استان یا هر شهرستان باید شورای تصادفات داشته باشد، دستورالعمل آن از ۱۰ سال پیش وجود دارد".

این گروه از مشارکت‌کنندگان، تشکیل شورای عالی تصادفات را برای حل و فصل نهایی و صدور حکم قطعی و بدون امکان اعتراضات مکرر، مفید و لازم دانسته‌اند: "یک شورای عالی تصادفات در استان تشکیل شود با دادستان‌های شهرستان‌ها هماهنگی لازم انجام شود. در مواردی که کارشناسان یا آن مسئول پاسگاه می‌خواهد راه را مقصر کند، حتماً آن هیئت عالی تصادفات نظر بده. بعد کروکی ترسیم شود.

### نتیجه‌گیری

به‌طور کلی تصادفات را ۳ عامل انسان، راه و وسیله‌نقلیه تشکیل می‌دهند. محققان نیز مطابق همین اصل و هم‌چنین مطابق چارچوب نظری تحقیق یعنی دیدگاه چندعلتی دینامیک سعی در شناسایی سازمان‌های مسئول در دو بعد راه و وسیله‌نقلیه را داشته که به دلایل متعدد مغفول مانده بودند. از ابتدای دهه ۱۹۹۰ میلادی با توجه به رویکرد سیستماتیک برخی کشورهای پیش‌رو در ایمنی راه برای کاهش پایدار تصادفات رانندگی، نتایج مطالعات سهم عوامل بر مبنای دیدگاه چندعلتی در دسترس قرار گرفت و به تدریج مراحل تکامل خود را تا دیدگاه چندعلتی دینامیک طی کرد. تعیین سهم عوامل حاصل از این دیدگاه، با وجود تسریع نقش اشتباه‌ها و خطاهای انسانی، تأکید ویژه‌ای بر نقش سایر عوامل یعنی

وسایل نقلیه، راه و محیط اطراف داشت. این نتایج، تحولات گسترده‌ای در سطح کیفی زیرساخت‌های حمل‌ونقل را موجب شد. منظور از عبارات بالا این است که در این زمینه علاوه بر عامل انسانی می‌بایست عامل راه و وسیله نقلیه را نیز در نظر گرفت (صفرزاده، ۱۳۹۱، ص ۱۳).

در این میان، قانون امکان بررسی و تشخیص در مورد سهم تقصیر عوامل راه یا وسیله نقلیه را پیش‌بینی کرده که یکی از مصداق‌های بارز آن، تبصره ۳ ماده ۱۴ قانون راهنمایی و رانندگی است. اما در عین حال، به دلیل، موانع، چالش‌ها و زمینه‌های مختلف، تعداد مواردی که در نهایت سازمان خاصی در یک تصادف مقصر شناخته می‌شود، نسبت به میانگین شاخص‌ها در سایر کشورهای جهان، کمتر ارزیابی می‌شود. مطابق یافته‌های حاصل از این تحقیق که از تجزیه و تحلیل کروکی‌های تصادفات سال ۹۶ استان تهران به دست آمده است، شهرداری‌ها در شهرها و اداره راه در راه‌های برون‌شهری، بیشترین درصد سهم تقصیر را در میان سازمان‌های مقصر داشتند. در رتبه‌های بعدی، ادارات برق، آب و فاضلاب و مخابرات و هم‌چنین پیمانکاران این سازمان‌ها قرار داشتند. اما نکته مهم این است که با وجود تمام تلاش‌های انجام‌شده از سوی کارشناسان تصادفات استان تهران در سال ۹۶، از مجموع حدود ۸۰ هزار کروکی ترسیمی در کمتر از ۲۰۰ مورد از آنها سهم تقصیری برای سازمان‌ها در نظر گرفته شده است که این رقم به ۱ درصد هم نمی‌رسد. حال این سوال پیش می‌آید که آیا با تمام مشکلات و نواقص در راه‌ها و وسایل نقلیه، سهم تقصر آنها کمتر از ۱ درصد کل تصادفات است؟ آنچه در این پژوهش انجام شده، در واقع در پاسخ به چرایی این مسئله بوده است.

در مجموع و براساس یافته‌های پژوهش می‌توان گفت، مهم‌ترین مسئله و چالش در اینجا مربوط به عدم اشراف کامل اطلاعات و دانش کارشناسان فنی در مورد مصادیق

اعلام سهم تقصیر سازمان‌ها و هم‌چنین مشخصات فنی خودروها برای تشخیص نقایصی که موجب تصادف می‌شود، است. در چنین وضعیتی، امکان اعلام نادرست یک سهم تقصیر برای خودروساز وجود دارد، در حالی که اساساً آن خودرو در تولیدش در کارخانه فاقد چنین مشخصات یا امکاناتی بوده است. مثال بارز در اینجا همان مصداقی است که یکی از مشارکت‌کنندگان در مورد اعلام تقصیر خودروساز در مورد بازنشدن ایربگ سرنشین برای خودرو پژو ۲۰۶ مدل ۹۲ است، در حالی که این خودرو در مدل یادشده، اساساً فاقد ایربگ سرنشین در تولید کارخانه بوده است.

چالش‌های مربوط به کارشناسان تصادفات تنها منحصر به عدم آموزش آنها نیست. بازگشت و نقض نظر کارشناسان از سوی هیئت‌های سه‌نفره و پنج‌نفره در موارد مکرر، موجب ایجاد یک نوع ترس و محافظه‌کاری در کارشناسان برای اعلام سهم تقصیر سازمان‌ها شده است.

مشکل بعدی در این مورد، به مسایل و مشکلات قانونی مربوط می‌شود. ابهام و تعارض بین برخی مواد قانونی و آیین‌نامه‌ها موجب سردرگمی و ابهام در عملکرد کارشناسان تصادفات می‌شود. از این‌رو، بررسی مجدد و در صورت نیاز برخی اصلاحات در این مورد می‌تواند مفید و موثر واقع شود. در عین حال، برخی مشکلات دیگر از جمله عدم وجود ضمانت‌کیفری برای مدیر سازمان متخلف هم می‌تواند به سهم خود در افزودن بر چالش‌های اجرای کامل قانون در اعلام سهم تقصیر سازمان‌ها موثر باشد. در این میان، بسیاری از سازمان‌ها، مسئولیت قصوری را که پیمانکار بخش خصوصی طرف قرارداد با آنها مرتکب شده را بر عهده نمی‌گیرند. به بیان دیگر، وقتی پیمانکار آن سازمان دولتی مقصر وقوع تصادف شناخته می‌شود، عملاً سازمان، متحمل عواقب قصور در ایفای کامل مسئولیت خود نمی‌شود و پیمانکار نیز با پرداخت بهای دیه یا خسارت مالی ایجادشده، از

بار مجازات قانونی شانه خالی می‌کند و حتی ممکن است در معرض محرومیت از فعالیت در آن حوزه فعالیت نیز قرار نگیرد.

بخش مهم دیگر از زمینه‌ها و چالش‌های موجود در اعلام سهم تقصیر سازمان‌ها در تصادفات مربوط به تعامل ناکافی و نامناسب بین ناجا و سایر سازمان‌ها و نهادها مربوط می‌شود. این تعامل البته باید با فعالیت و ابتکار هر دو سوی این همکاری ایجاد و مستمر شود. بنابراین تنها با پیگیری و مطالبه ناجا این امر ممکن نخواهد بود. با این وجود، پیگیری و تعامل‌های فعالانه‌تر ناجا با سایر نهادها و دستگاه‌ها به ویژه قوه قضائیه، موجب شکل‌گیری و اصلاح بهتر رویه‌های موجود اداری و قضایی در رسیدگی به پرونده‌های مربوط به این نوع تصادفات خواهد شد. در این میان و در شرایطی که هنوز به دلایل مختلف، نظام مدیریت یک‌پارچه شهری در شهرهای کشور، به خصوص تهران (با وجود طرح‌ها و ریزنی‌های اولیه انجام‌شده) اجرایی نشده است، لزوم توجه به تعامل بین بخشی به‌ویژه بین راهور ناجا و با قوه قضائیه ضروری به نظر می‌رسد.

تمامی زمینه‌ها، شرایط و چالش‌های یادشده در شرایطی وجود دارد که حتی پس از رفع تمامی این موارد، باز هم راننده خسارت‌دیده، به دلیل طولانی و فرسایشی بودن روند اداری پیگیری برای دریافت خسارت خود از سازمان متخلف، رضایت کافی برای اعلام سهم تقصیر سازمان‌ها از سوی کارشناس تصادفات ندارد. بنابراین تمایل زیادی در این افراد وجود دارد تا سهم تقصیر بر عهده شخصیت حقیقی، یعنی راننده مقابل اعلام شود و در نتیجه او بتواند در کوتاه‌ترین زمان ممکن، خسارت خود را از شرکت بیمه دریافت کند.

### پیشنهادها

براساس یافته‌های پژوهش، چند پیشنهاد کاربردی که از نظر کارشناسان و افسران راهور استان تهران، در جریان بحث گروهی متمرکز اعلام شده، جهت بررسی و عملیاتی شدن ارایه می‌شود:

۱- مهم‌ترین پیشنهادی که مورد اتفاق نظر مشارکت‌کنندگان بود، آموزش کارشناسان تصادفات با مصادیق و شرایط تعیین سهم سازمان‌ها در تصادف و اطلاعات فنی خودروها بوده است. بر این اساس، پیشنهاد می‌شود تا دوره‌های مستمر ضمن خدمت به‌طور منظم برای آموزش و به‌روزرسانی اطلاعات کارشناسان تصادفات در استان تهران و سایر استان‌ها برگزار شود. هم‌چنین برگزاری کلاس‌های عملی آشنائی با نحوه تعیین سهم سازمان‌های مقصر در تصادفات برای دانشجویان دانشکده راهور قبل از فارغ‌التحصیلی مفید به‌نظر می‌رسد.

۲- پیشنهاد مهم دیگری که مطرح شد و از طریق ایجاد تعامل بین‌سازمانی ناجا با قوه قضائیه ممکن خواهد بود، در نظر گرفتن قاضی ویژه یا مطلع برای ارجاع پرونده‌های این نوع تصادفات به آنها است. در حال حاضر مشاهده می‌شود که با ارجاع پرونده‌ها به قضاتی که کمترین آشنایی را با شرایط تصادفات، مسایل فنی راه و خودرو و موارد مختلف مربوط به آن ندارند، مشکلات مختلفی در مسیر رسیدگی به پرونده‌ها پیش می‌آید. در حال حاضر صرفاً در شهر تهران و شاید برخی مراکز استان‌های بزرگ، دادسرا و یا شعبه ویژه رسیدگی به تصادفات و تخلفات راهور وجود دارد.

۳- پیشنهاد دیگر، در نظر گرفتن ضمانت کیفری بیشتر برای سازمان‌های مقصر است. به‌نحوی که در اعلام سهم تقصیر سازمان، شخص مدیر یا مسئول آن سازمان هم مجبور به تحمل تبعات قانونی چنین قصوری در انجام وظایف سازمانی خود در قبال تأمین ایمنی راه و تردد در معابر و جاده‌ها شود. در این مسیر کافی است تا قاضی پرونده براساس ادله موجود در پرونده، در حکم صادره خود، مسئولیتی را هم متوجه شخص مدیر یا مسئول آن سازمان کند.

۴- تشکیل و فعال‌سازی شورای ترافیک که ظرفیت قانونی آن نیز وجود دارد، می‌تواند به سهم خود بر نظم‌بخشی در رسیدگی به این نوع پرونده‌ها و جدی گرفته‌شدن سهم تقصیر سازمان‌ها در وقوع تصادفات شود. این شورا می‌تواند در هر شهرستان و استان به صورت مستقل تشکیل و فعال شود.

۵- پیشنهاد می‌شود از طریق تعامل با مراجع قضائی، راه‌کاری در نظر گرفته شود که طی آن در هیئت‌های کارشناسی تصادفات از کارشناسان خبره شاغل در آن منطقه نیز بهره گرفته شود تا حتی‌المقدور از رد نظریه‌های کارشناسان اولیه تصادف در هیئت‌های کارشناسی جلوگیری شود.

۶- در بسیاری از مواقع مشاهده شده افسر کارشناس تصادفات سازمانی را در کروکی اولیه مقصر می‌کند و کروکی مربوطه در هیئت‌های کارشناسی تایید و یا رد می‌شود اما این تعیین مقصر، به سازمان‌های دخیل در امر ترافیک منعکس نمی‌شود بنابراین نتیجه مناسبی نیز از آن حاصل نمی‌شود. بنابراین پیشنهاد می‌شود پلیس راهور ناجا طی بخشنامه‌ای به پلیس راه و راهور استان‌ها و شهرستان‌ها، آنها را ملزم به انعکاس سهم تقصیر مقصران سازمانی به شخص دادستان استان و یا شهرستان و استاندار و یا فرماندار مربوطه کنند و هم‌چنین این سهم تقصیر را در جلسات شورای ترافیک شهرستان و یا استان نیز مطرح کنند.

### سپاسگزاری

در پایان از آنجایی که این مقاله برگرفته از طرحی پژوهشی با عنوان شناسایی سهم سازمان‌های دخیل در وقوع تصادفات و تعیین سهم آنان بوده و برای دانشکده علوم و فنون راهنمایی و رانندگی انجام شده، نویسندگان لازم می‌دانند از ریاست محترم دانشکده راهور و معاون محترم پژوهش آن دانشکده تشکر و قدردانی کنند.

## منابع

آیتی، اسماعیلی. (۱۳۸۱). هزینه تصادفات ترافیکی ایران؛ چاپ دوم، مشهد: دانشگاه فردوسی.

خبرنامه پلیس راهور ناجا، ۱۳۸۶.

سادات حسینی، سیدمحمد؛ باباجانی پور، صفر. (۱۳۹۹). بررسی تأثیر گردوغبار بر تصادفات جاده‌ای، فصلنامه مطالعات مدیریت ترافیک، دوره ۱۳۹۹، شماره ۵۹، ص ۷۳-۹۸.

DOR:20.1001.1.20084005.1399.15.59.4.1

سوری، حمید. (۱۳۹۰). گزارش وضعیت جهانی ایمنی راه و زمان اقدام، تهران: مرکز تحقیقات ارتقای ایمنی و پیش‌گیری از مصدومیت.

صفازرزاده، محمود. (۱۳۹۲). بررسی نقش عامل راه و محیط اطراف در تصادفات راه‌های برون‌شهری (مطالعه موردی: استان کرمان)، فصلنامه دانش انتظامی کرمان، سال چهارم، شماره سوم.

صفازرزاده، محمود. (۱۳۹۱). مطالعات ایمنی راه‌های استان کرمان، کرمان: دفتر تحقیقات کاربردی فرماندهی انتظامی استان کرمان.

فاراداین، آف. بی. (۱۳۸۷). راهنمای مدیریت سوانح ترافیکی، ترجمه: گلگونه نیک‌پیکر، تهران: انتشارات دفتر تحقیقات کاربردی پلیس راهور..

محمدی، فریبرز. (۱۳۹۰). بررسی عوامل اقتصادی موثر بر تصادفات جاده‌ای در ایران (۱۳۵۰-۸۰)، پایان‌نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه بوعلی همدان.

مرادی، مراد و کاظمی، سعید. (۱۳۹۱). بررسی تصادفات رانندگی و مسئولیت اشخاص و سازمان‌ها در جبران خسارت، تهران: یازدهمین کنفرانس بین‌المللی مهندسی حمل‌ونقل و ترافیک. معاونت حمل‌ونقل شهرداری تهران.

معاونت آموزش ناجا. (۱۳۷۶). امور انتظامی راهنمایی و رانندگی.

Haddon, Jr W. (1973). The changing approach to the epi-demiology. prevention, and amelioration of trauma: the transition to approach esetiologically rather than descriptively based. American Journal of PublicHealth, 1438-58:1431.

Kats, J. & Douglas, J. (2000). Promting health: knowledge and prac, second edition, Macmilian PressLTD. pp. 65.

### قوانین و آیین نامه‌ها

قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی، مصوب ۱۳۸۹؛

قانون شهرداری‌ها؛

آیین نامه راهنمایی و رانندگی، مصوب ۱۳۸۴؛

آیین نامه مدیریت ایمنی حمل و نقل و سوانح رانندگی.