

سیاست جهانی تقسیمی ایران در قبال سیاست جهانی ناشی از تصادفات رانندگی

مؤلف:

سید یاسر محمدزاده
(کارشناس ارشد مدیریت فراغیک)



انتشارات فراونگ

سرشناسه	محمزاده، سیدیاسر، ۱۴۴۲ -
عنوان قراردادی	ایران. قوانین و احکام Iran. Laws, etc
عنوان و نام پدیدآور	سیاست جنایی تقنینی ایران در قبال صدمات جسمانی ناشی از تصادفات رانندگی/ مولف سیدیاسر محمزهاده. طیس: فراونگ، ۱۳۹۶. ۱۸۰ص.
مشخصات نشر	۱۴۰۰۰۰ریال ۲-۰۶-۸۵۴۹-۰۰-۶۰۰-۹۷۸ :
مشخصات ظاهری	فیفا
شابک	کتابنامه:ص. ۱۸۰.
وضعیت فهرست نویسی	جرایم ترافیک-- قوانین و مقررات-- ایران
یادداشت	Traffic violations-- Law and legislation-- Iran
موضوع	حقوق جزا -- ایران
موضوع	Criminal law -- Iran
موضوع	رانندگی -- ایران -- حوادث
موضوع	Traffic accidents -- Iran
موضوع	مسئولیت ناشی از حوادث رانندگی -- ایران
موضوع	Liability for traffic accidents -- Iran
رده بندی بکره	۱۳۹۶ س ۹ م ۳ / KMH۳۴۴۳
رده بندی دیویر	۳۴۳/۵۵۰۹۴۴
شماره کتابشناسی	۴۷۱۸۰۵۶



انتشارات فراونگ

سیاست جنایی تقنینی ایران
در قبال صدمات جسمانی ناشی از تصادفات رانندگی
مولف: سیدیاسر محمزهاده

ناشر: فراونگ طبس
ویراستار: مسعود کلانتری

نوبت چاپ: اول / ۱۳۹۶ چاپخانه: فارابی صحافی: خانه چاپ ایران

شابک: ۲-۰۶-۸۵۴۹-۰۰-۶۰۰-۹۷۸ ISBN: 978-600-8549-06-2

تیراژ: ۱۰۰۰ نسخه بها: ۱۴۰۰۰ تومان

آدرس انتشارات: طبس، میدان پنجعلی، جنب پست بانک، پلاک ۱۰۰
نمبر: ۰۵۶۳۲۸۳۵۲۷۰ همراه: ۰۹۱۳۲۵۳۲۳۶۹

Instagram: faravang.pub



دیباچه

بنا بر تجربه به اینکه در وقوع تصادفات رانندگی عوامل متعددی همچون تخلفات و خطای انسان، راه، وسیله نقلیه، محیط و... نقش اساسی دارند، بنابراین باید گفت تصادفات رانندگی دست پخت خود انسان است و تا حد زیادی قابل پیش‌بینی و پیشگیری است.

پس باید به گونه‌ای عمل نمود تا به انسان‌ها آسیب‌های کمتری وارد گردد و علی‌القاعده باید قانون‌گذار به دستگاه‌های موثر سیاستی تدوین و اجرایی نمایند، تا در ابتدا با از بین بردن رانندگی ناایمن و وقوع این حوادث تلخ پیشگیری غیرکیفری لازم را به عمل آورده و در مرحله بعد با پیش گرفتن سیاست کیفری مناسب از وقوع تخلفات و تصادفات جلوگیری نماید و در نهایت با جبران خسارات وارده به افراد آسیب دیده شاهد برقراری عدالت گردد.

علی‌رغم فعالیت‌های مبتکرانه‌ای که توسط قانز، نگذار و دستگاه‌های موثر جهت پیشگیری از تصادفات و آسیب‌های ناشی از تصادفات اخیر صورت گرفته، کماکان شاهد وقوع تصادفات مکرر و ایراد صدمات جسمانی ناشی از آن هستیم.

حال برای حل این مشکل که هدف اصلی نگارش این کتاب هم می باشد باید ابتدا به بررسی ویژگی‌های سیاست جنایی تقنینی ایران در قبال صدمات جسمانی ناشی از تصادفات رانندگی و احصاء محاسن، معایب، نواقص، تعارضات و ابهامات موجود در سیاست موجود بپردازیم، تا به تبیین چرایی پیشگیرانه نبودن قابل قبول این قوانین و مقررات دست یابیم و راهکار مناسب‌تری اتخاذ نماییم. در اینجا جا دارد از استاد گرانقدرم جناب آقای دکتر اکبر وروائی که در تألیف این کتاب بنده را بسیار یاری رساندند تقدیر و تشکر نمایم.

۱۲	مقدمه
----	-------

فصل اول: تاریخچه، کلیات، مفاهیم و مبانی

۲۰	معنای لغوی «سیاست جنایی»
۲۰	پیشینه تاریخی «سیاست جنایی» و مفهوم آن
۲۴	اصول سیاست جنایی
۲۵	اقسام سیاست جنایی
۲۵	سیاست جنایی تقنینی
۲۶	سیاست جنایی قضایی
۲۷	سیاست جنایی اجرایی
۲۷	سیاست جنایی مشاوره‌ای
۲۸	پیشگیری از جرم
۲۸	معنای لغوی پیشگیری
۲۹	مفهوم پیشگیری از جرم
۲۹	انواع پیشگیری از جرم
۲۹	پیشگیری کیفری یا واکنشی
۳۰	پیشگیری غیر کیفری یا کنشی
۳۲	پیشگیری اجتماعی
۳۴	پیشگیری رشد‌مدار
۳۵	پیشگیری جامعه‌مدار
۳۶	پیشگیری وضعی
۳۸	نقش فرصت (موقعیت) در ارتکاب جرم
۳۹	جرم‌انگاری
۴۰	مفهوم انحراف
۴۰	رابطه میان انحراف و جرم
۴۰	مراحل جرم‌انگاری در روش پالایش
۴۱	جرم و جرم‌انگاری در راهنمایی و رانندگی
۴۲	ماهیت جرایم و تخلفات رانندگی
۴۲	تعریف جرایم مانع
۴۳	ویژگی‌های جرایم مانع
۴۵	مصادیق جرایم مانع
۴۶	تبیین مفهوم تصادف

مفهوم لغوی واژه تصادف..... ۴۶

مفهوم اصطلاحی واژه تصادف..... ۴۶

تصادف به معنای خاص تصادف رانندگی..... ۴۷

فصل دوم: سیاست جنایی تقنینی ایران در پیشگیری کیفری از صدمات جسمانی ناشی از تصادفات رانندگی

بررسی آماری تصادفات و جایگاه ایران در این آمار..... ۵۰

بررسی عوامل وقوع تصادفات..... ۵۳

عامل انسانی..... ۵۳

عامل وسیله نقلیه..... ۵۴

عوامل محیطی..... ۵۴

عامل مدیریت و نظارت..... ۵۵

مقدمه‌ای از سیاست جنایی ایران قبال صدمات جسمانی ناشی از تصادفات..... ۵۶

تاریخچه سیاست جنایی تقنینی ایران در پیشگیری کیفری از صدمات

جسمانی ناشی از تصادفات..... ۵۷

شمول احکام غیر مدنی مذکور در قانون مجازات عمومی ۱۳۰۴ به

جرایم رانندگی..... ۵۷

قانون تشدید مجازات رانندگان مصوب ۱۳۲۸..... ۵۷

قانون تعزیرات مصوب ۱۳۶۲..... ۵۹

قانون نحوه وصول برخی از درآمدهای دولت مصوب ۱۳۷۳..... ۵۹

کتاب پنجم از قانون مجازات اسلامی مصوب ۱۳۷۶..... ۶۰

قانون مجازات اسلامی مصوب ۱۳۹۲..... ۶۰

قانون بیمه اجباری خسارات وارد شده به شخص ثالث بر اثر حوادث ناشی

از وسایل نقلیه..... ۶۰

تاریخچه آیین‌نامه‌ها و قوانین مصوبه راهنمایی و رانندگی..... ۶۱

سیر قانونی رسیدگی به تصادفات در مراجع قضایی..... ۶۲

ویژگی‌های ماده ۱۷ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی..... ۶۳

محاسن، معایب، ابهامات و تناقضات..... ۶۳

بررسی قوانین مجازات اسلامی در پیشگیری کیفری از صدمات جسمانی ناشی از

تصادفات..... ۶۶

ماده ۷۱۴ ق م ا یا ماده ۹۴۰ ق م ا ج..... ۶۶

ماده ۷۱۵ ق م ا یا ماده ۹۴۱ ق م ا ج..... ۶۹

ماده ۷۱۶ ق م ا یا ماده ۹۴۲ ق م ا ج..... ۷۱

۷۲.....	ماده ۷۱۷ ق م ا ق یا ماده ۹۴۳ ق م ا ج.....
۷۲.....	ماده ۷۱۸ ق م ا ق یا ماده ۹۴۴ ق م ا ج.....
۷۵.....	ماده ۷۱۹ ق م ا ق یا ماده ۹۴۵ ق م ا ج.....
۷۷.....	ماده ۷۲۳ ق م ا ق یا ماده ۹۴۹ ق م ا ج.....
۸۰.....	ماده ۷۲۴ ق م ا ق یا ماده ۹۵۰ ق م ا ج.....
۸۱.....	ماده ۷۲۵ ق م ا ق یا ماده ۹۵۱ ق م ا ج.....
۸۲.....	ماده ۷۲۸ ق م ا ق یا ماده ۹۵۴ ق م ا ج.....
۸۴.....	عدم پیشگیری، کیفی برای عابرین پیاده و مسئولین حرکت و هدایت حیوانات.....
۸۵.....	تخفیف در مجازات رانندگان.....
۸۷.....	مجازات رانندگان وسایل نقلیه عمومی.....
۸۷.....	تصادفات اطفال.....
۸۸.....	تصادفات ناشی از بستگی و خواب‌آلودگی.....
۸۹.....	مسئولیت اشخاص حقوقی در تصادفات.....
۹۱.....	تخصیص سهم تقصیر در تصادفات.....
۹۲.....	انواع مجازات در قانون مجازات اسلامی جدید برای جرایم رانندگی.....
۹۲.....	مجازات اصلی.....
۹۳.....	مجازات تبعی.....
۹۳.....	مجازات تکمیلی.....
۹۳.....	رویکردهای جایگزین مجازات حبس در جرایم رانندگی.....
۹۴.....	محرومیت از حقوق اجتماعی.....
۹۵.....	الزام به خدمات عمومی رایگان.....
فصل سوم: سیاست جنایی تقنینی ایران در پیشگیری غیرکیفری از	
صدمات جسمانی ناشی از تصادفات رانندگی	
۹۹.....	نقش خانواده در پیشگیری از صدمات جسمانی ناشی از تصادفات.....
۱۰۲.....	نقش آموزش در پیشگیری از صدمات جسمانی ناشی از تصادفات.....
۱۰۳.....	نقش اداره راهنمایی و رانندگی.....
۱۰۴.....	نقش ماموران راهنمایی و رانندگی.....
۱۰۵.....	نقش سایر واحدهای اداره راهنمایی و رانندگی.....
۱۰۶.....	نقش آموزشگاه‌های رانندگی.....
۱۰۸.....	نقش آموزش و پرورش و آموزش عالی.....
۱۱۱.....	نقش رسانه‌های جمعی.....
۱۱۴.....	نقش آموزه‌های دینی.....

نقش وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی..... ۱۱۵
 نقش وزارت صنایع و معادن در پیشگیری از صدمات جسمانی ناشی از تصادفات..... ۱۱۷
 نقش وزارت راه و ترابری در پیشگیری از صدمات جسمانی ناشی از تصادفات..... ۱۲۲
 نقش وزارت کشور در پیشگیری از صدمات جسمانی ناشی از تصادفات..... ۱۳۰
 نقش پلیس راهنمایی و رانندگی ناجا در پیشگیری از صدمات جسمانی ناشی

از تصادفات..... ۱۳۳

نقش بیمه مرکزی و شرکت‌های بیمه در پیشگیری از صدمات جسمانی ناشی

از تصادفات..... ۱۳۹

نقش وزارت ارتباطات و فن‌آوری اطلاعات در کاهش صدمات جسمانی ناشی

از تصادفات..... ۱۴۷

نقش سازمان بهداشت و حوادث و وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی در کاهش صدمات

جسمانی ناشی از تصادفات..... ۱۴۹

نقش آتش‌نشانی در کاهش صدمات جسمانی ناشی از تصادفات..... ۱۵۵

بررسی دو ماده ۱۲ و ۲۳ قانون جدید رسیدگی به تخلفات رانندگی..... ۱۵۶

فصل چهارم: نتیجه‌گیری و پیشنهاد

نتیجه‌گیری..... ۱۶۲

پیشنهادهای حوزه کیفری در قبال صدمات جسمانی ناشی از

تصادفات رانندگی..... ۱۷۵

پیشنهادهای حوزه غیرکیفری در قبال صدمات جسمانی ناشی از

تصادفات رانندگی..... ۱۷۶

منابع و مأخذ..... ۱۸۰

مقدمه

افزایش روز افزون تعداد وسایل نقلیه و سفرهای درون شهری و برون شهری باعث افزایش بیش از حد عوارض منفی سیستم های حمل و نقل شده است. یکی از مهم ترین این عوارض، موضوع تصادفات رانندگی بوده و آمار موجود بیانگر ضرورت توجه به تصادفات به عنوان عامل ضرر به جامعه می باشد. آمار تصادفات رانندگی هشدار دهنده است، هر ساله عده ای از هموطنان، در سراسر نقاط کشور جان خود را در اثر تصادفات رانندگی از دست می دهند و یا دچار مصدومیت و یا معلولیت می گردند. وقوع حوادث رانندگی اجتناب ناپذیر است، لیکن این قبیل حوادث در کشور ما چنان دچار افزایش گردیده است که امروزه از لحاظ تعداد حوادث رانندگی و تلفات ناشی از آن در رده های اول جهانی قرار داریم.

یکی دیگر از دغدغه‌هایی که در این خصوص می‌توان به آن اشاره نمود این است که پرونده‌های تصادفات رانندگی در چرخه رسیدگی قضایی در دادگاه‌ها از اهمیت قابل قبولی برخوردار نیستند، تصادفات و تخلفات رانندگی در اکثر مواقع قبیح و زشت نبوده به نحوی که قضات محترم نیز بیشتر حساسیت و اولویت کاری خود را به پرونده‌هایی نظیر قتل، سرقت، مواد مخدر و از این قبیل موضوعات می‌دهند. از آنجایی که تبعات تصادفات فرد، خانواده و جامعه را درگیر می‌کند، باید تدوین قوانین بازدارنده‌تر و برخورد جدی‌تر با متخلفان قوانین رانندگی و کسانی که باعث برهم زدن نظم و آسایش عمومی و بروز تصادفات می‌شوند در دستور کار قرار گیرد تا شاهد اقدامات مناسبی جهت پیشگیری از تصادفات باشیم.

درچند ساله اخیر اقداماتی در خصوص پیشگیری و کاهش تعداد تصادفات رانندگی و به تبع کاهش صدمات وارده در اثر وقوع آن از طرف نهادهای گوناگون انجام گرفته و ردیف بوده. به‌عنوان مثال توجهی هم به آنها اختصاص داده شده، اما مع الوصف نتوانسته ایم به پیدارت یافتن قابل قبولی در این زمینه نائل آییم. از اقدامات موثر صورت پذیرفته می‌توان به: حضور ملموس تر پلیس در سطح جاده‌ها، نصب دوربین‌های واپایش ترافیک، بهره‌گیری از ITS، گشت‌های نامحسوس، اجبار خودروسازها برای نصب ABS، کیسه هوا بر روی خودروها، اصلاح هندسی معابر پرخطر، بهبود راه‌های مدرنی، تشکیل جامعه علمی با عنوان جامعه اندیشمندان ترافیک کشور با حضور همه دستگاه‌ها و نهادهای مرتبط با تصادفات، انجام کارهای فشرده علمی و اجرایی در بخش‌های مختلف قوانین و مقررات، مهندسی، بهداشت، فناوری و اطلاعات، خدمات مشترک رسانه ملی و نیروی انتظامی ج.ا.ا در زمینه تهیه و پخش برنامه‌های مسابقات گوناگون، هشدارهای پلیسی و ... از همه مهمتر فعالیت در حوزة تقنین قوانین بازدارنده که نقش بسزایی در ارتقای امنیت ترافیکی داشته است، می‌توان نام برد. این اقدامات باعث کاهش بیش از ۱۰ هزار نفری آمار متوفیان ناشی از تصادفات رانندگی نسبت به سال ۸۴ شده است، اما هنوز روزانه حدود ۵۰ نفر (یعنی حدود هر ۳۰ دقیقه یک نفر) کشته را تجربه می‌کنیم. این گونه اقدامات نقش مؤثری در پیشگیری از وقوع تصادفات نداشته و سکوت و خلاءهای قانونی ناشی از سیاست جنایی تقنینی در قبال صدمات جسمانی ناشی از تصادفات رانندگی وضعیت ضابطه‌مندی را اتخاذ نکرده است و لزوم اتخاذ سیاست جنایی

تقنینی، قضایی و مشارکتی مناسبی در زمینه پیشگیری از وقوع تصادفات رانندگی احساس می‌گردد.

با نگاهی به آمارهای چندین سال اخیر می‌توان متوجه شد که تعداد خودروها در پایان سال ۹۳ به ۱۷۶۰۰۲۷۸ دستگاه رسیده که نسبت به سال ۸۴ افزایش ۱۳۰ درصدی داشته، تعداد موتورسیکلت، در پایان سال ۹۳ به ۱۰۵۹۶۶۷ رسیده که نسبت به سال ۸۵ افزایش ۹۴/۷ درصدی داشته است. تعداد دارندگان گواهینامه رانندگی در سال ۹۳ به ۳۴۸۴۲۷۶۱ نفر رسیده و نسبت به سال ۸۴ افزایش ۸۹ درصدی داشته، لیکن در تعداد کشته‌ها در مقایسه با سال ۸۴ تعداد ۱۰۸۸۸ نفر معادل ۳۹/۲ درصد کاهش و در تعداد کشته در هر ده هزار وسیله نقلیه که در سال ۸۴ عدد ۲۲/۶ بوده به عدد ۶ در سال ۹۳ رسیده که کاهش معادل ۷۳/۵ درصدی داشته است. بنابراین می‌توان گفت، عوامل مهم و موثر بر تصادفات یعنی وسیله نقلیه و تعداد افراد دارای گواهینامه در پایان سال ۹۳ نسبت به سال ۸۴ بیش از سه برابر افزایش یافته است. با این وجود نه تنها تعداد کشته‌شدگان در پایان سال ۹۳ به سه برابر نسبت به سال ۸۴ افزایش پیدا نکرده است، بلکه بیش از ۳ درصد هم کاهش تلفات را تجربه کرده‌ایم، بنابراین نگارنده معتقد است که حوادث و سوانح ترافیکی تا حد زیادی قابل پیش‌بینی و پیشگیری می‌باشد.

بر اساس آمارهای رسمی اعلام شده توسط سازمان پزشکی قانونی در سال ۹۴ تعداد کشته‌شدگان کشور بر مبنای رانندگی ۱۶۵۸۴ نفر بوده و تعداد ۳۱۳۰۱۷ نفر از هموطنانمان در تصادفات رانندگی مجروح شده‌اند. (وب سایت پزشکی قانونی) لازم به ذکر است این آمارها به عنوان معمولاً در سن ۱۸ تا ۴۵ سالگی یعنی سن کار، مسئولیت‌های اجتماعی، خانوادگی و تولید قرار داشته‌اند، که موجب از دست دادن سرمایه‌های بزرگ اجتماعی شده و مانع از توسعه و آبادانی کشور گردیده و به خانواده‌ها به عنوان مهمترین اقشار تشکیل دهنده جامعه آسیب‌های قابل توجهی وارد نموده است، به نحوی که معمولاً خانواده‌ها از سطح متوسط به فقیر اجتماعی تغییر موقعیت داده و با از دست دادن سرپرست خانوار صدمات جبران‌ناپذیری بر آنها وارد شده است. تحقیقات انجام شده در مرکز تحقیقات سلامت دانشگاه شهید بهشتی نشان می‌دهد، در سال ۹۲ هزینه فوت یک نفر شامل مجموعه هزینه‌هایی مانند دیه، خرج کفن و دفن، هزینه‌های درمان وابستگان درجه یک، عمر مفید از دست رفته

متوفی، آسیب‌های اجتماعی، روانی و اقتصادی خانواده متوفی و غیره حدود ۲ میلیارد تومان می‌باشد. (البته بر اساس مدارک، این هزینه برای فوت هر نفر در آمریکا ۷ میلیارد و در اروپا ۳/۵ میلیارد دلار است). مجموعه مباحث مطرح شده فقط در مورد کشته‌شدگان ارائه شد و این در حالیست که آمارهای پزشکی قانونی نشان می‌دهد در سالهای ۸۴ تا پایان ۹۳ حدود ۳ میلیون نفر نیز زخمی و مصدوم شده‌اند که اگر هزینه‌های درمانی و بعضاً هزینه‌های مراقبت تا پایان عمر آنها را نیز محاسبه نماییم یقیناً این ارقام به چندین برابر رقم مذکور افزایش خواهد یافت، هزینه نگهداری سرپرست خانواده‌ای که دچار مرگ مغزی شده است و یا هزینه سرپرست جوان خانواده‌ای که تا پایان عمر فلج شده است و خانواده وی مجبور است رنج نگهداری او را در کنار مجموعه رنج‌های اجتماعی، اقتصادی و معیشتی، تحمل نماید، یقیناً محاسبه نمی‌شود. بنابراین می‌توان با کسب میزان تصادفات، صدمات جسمانی و هزینه‌های مالی ناشی از آن به لحاظ سرمایه انسانی و متخصص خود پردازیم و از آنها در زمینه تولید و اقتصاد بهره‌ر، پو اثر استفاده نماییم. همچنین با کاهش هزینه‌های مالی ناشی از تصادفات و مرگ‌ست این سرمایه‌های از دست رفته به چرخه تولید می‌توانیم اقتصادی پررشته و شاهد توسعه و آبادانی روز افزون کشور باشیم. بنابراین در این راستا باید سیاستی اتخاذ نماییم که از تصادفات و صدمات جسمانی ناشی از آن پیشگیری لازم به عمل آید. جهت دستیابی به این هدف لازم است به بررسی سیاست‌های جاری کشور در این زمینه پردازیم. بنابراین باید قوانین مرتبط را بررسی کرده و خلأهای موجود در آن را با لحاظ نمودن راهکارهای مناسب پر نمود، تا به سطح مطمئنی از کاهش تخلفات رانندگی که موجب پیشگیری از تصادفات رانندگی و کاهش ناشی از آن می‌گردد، برسیم. سوال اصلی آن است که محاسن و معایب این قوانین جدید چیست تا درصدد آن برآییم که نواقص، ابهامات و تضاد قوانین را برطرف کرده و محاسن آن را به گونه‌ای پررنگ نماییم که به امید خدا شاهد کاهش چشمگیر حوادث رانندگی و تلفات و صدمات ناشی از آنها باشیم.

با توجه به این که نگارنده، خود کارشناس عالی تصادفات راهنمایی و رانندگی است و تا حدی با چالش‌های مرتبط با موضوع تحقیق آشنایی دارد، عنوان مزبور را برای کتاب خود برگزیده و تلاش می‌کند پس از بررسی قوانین مرتبط با صدمات جسمانی ناشی از تصادفات و احصاء ویژگی‌ها، محاسن،

معایب، نواقص، تعارضات و ابهامات موجود در سیاست جنایی تقنینی ایران در قبال صدمات جسمانی ناشی از تصادفات رانندگی (در بحث کیفری و غیر کیفری) راهکارهای مناسب جهت مقابله با چالش‌های موجود را ارائه نماید.

تحقیقات گسترده‌ای پیرامون زمینه‌های مختلف تأثیرگذار در تصادفات انجام شده است، اما از دیدگاه سیاست جنایی تقنینی، بررسی ویژگی‌ها، ابهامات، محاسن، معایب و تعارضات موجود قوانین کمتر به آن پرداخته شده است.

در هر حال با بررسی‌های صورت گرفته به چند مقاله، کتاب و رساله دست یافتیم که آنها هم به بررسی در حوزه تخلفات رانندگی پرداخته بودند که چند مورد از آنها در ذیل آمده است: تدابیر قانونی پیشگیری از تخلفات رانندگی در بوتله‌های زجاجی (نوشته دکتر اکبر وراثی) (دانشیار دانشگاه علوم انتظامی امین) و علی فتاحی (دانشیار ارشد مدیریت ترافیک)، پیشگیری از جرائم و تخلفات رانندگی نوشته دکتر کرم‌بی‌پور (عضو هیئت علمی دانشگاه) و مختار معروفی (دانشجوی دکتری و مدرس دانشگاه و سیاست جنایی تقنینی پیشگیری از تخلفات در قانون جدید رسیدگی به جنایات نوشته دکتر اکبر وراثی و علی فتاحی و تنها برای دستیابی به تعاریف و اشیاء، با انواع سیاست جنایی و روش‌های پیشگیرانه کیفری و غیر کیفری از کتب حقوقی ستانده گردید.

علی‌رغم قانون‌گذاری‌های متعدد و سعی قانون‌گذار برای پیشگیری از ایراد صدمات جسمانی ناشی از تصادفات رانندگی با تصویب قوانین بازدارنده کماکان شاهد ایراد صدمات جسمانی ناشی از تقصیر در جابجایی رانندگی هستیم. با توجه به اهمیت این موضوع، ادامه این مشکل می‌تواند سالیانه صدمات جسمانی و مالی زیادی بر شهروندان تحمیل کند، که بسیاری از این صدمات با پرداخت دیه و درمان قابل جبران واقعی نیست. در ضمن اکثر رنگی‌های موشکافانه در قوانین و مقررات مرتبط با موضوع تصادفات و جبران خسارات انجام نگیرد و معایب، نواقص، تعارضات و ابهامات و خلاءهای آن احصاء و برطرف نگردد، شاهد کم رنگ شدن جنبه بازدارندگی قانون و ایجاد فضای مناسب برای افراد سودجو و متخلف به جهت سوءاستفاده از خلاء یا سکوت قانون و به تبع آن افزایش آمار تصادفات و پرونده‌های مربوطه و در نتیجه تحمیل هزینه‌های قابل توجه به فرد، خانواده و اجتماع خواهیم بود، در صورتی که با احصاء موارد ذکر شده بالا می‌توان انتظار داشت تا قوانین بازدارنده‌تر شده و سوءاستفاده و دور زدن قانون به مراتب کمتر و در نهایت باعث کاهش تصادفات، تلفات، مجروحین

و خسارات گردد. لذا با هدف تبیین چرایی پیشگیرانه نبودن قابل قبول این مقررات در این کتاب در صدد شناسایی معضل و ارائه راهکار برای حل این مشکل هستیم. بی شک این نوشتار خالی از نقص و ایراد شکلی و ماهوی نخواهد بود. لذا از متخصصان، صاحب نظران و کارشناسان محترم تقاضا دارم با ارائه نظرات اصلاحی خود جهت تکمیل و بارور شدن این مصحف یاری ام فرمایند.

www.ketab.ir