



دکتر فرج الله پورسرتیپ
مستشار دادگاه استان مرکز

قانون تشدید مجازات رانندگان

و رأی هیئت عمومی

قانون تشدید مجازات رانندگان مصوب ۱۳۲۸ که در زمینه جرایم مربوط برانندگان فعلاً وسیله کار دادگاههای جزایی کشور ماست، از لحاظ جمله بندی فارسی و منطوق عبارات نواقصی دارد که حتی از نظر دستور زبان قابل توجیه نیست (۱). بیش از هر چیز در عنوان این قانون کلمه «تشدید» بیمورد و غیر لازم است، زیرا اولاً ما قانون زنده دیگری برای مجازات رانندگان متخلف قبل از تصویب قانون ۱۳۲۸ در دست نداریم که قانون حاضر تشدید در مجازاتهای پیش بینی شده در آن قانون باشد و ثانیاً در سال ۱۳۳۵ قانون دیگری تحت همین عنوان به تصویب قوه مقننه رسیده است که هر چند بزه های پیش بینی شده در آن ذاتاً با امر رانندگی ارتباط ندارد، بهر حال می توان آن را قانون تشدید مجازات رانندگان دانست.

(۱) مثلاً ماده ۲ این قانون چنین خوانده می شود: «در مورد ماده فوق هر گاه راننده یا متصدی وسایل موتوری مست بوده و یا پروانه نداشته باشد ... و یا در محلهایی که برای عبور پیاده رو علامات مخصوص گذارده شده، مراعات نمایند ...»

عدم بلاغت و نارسایی این قانون بخصوص در مواد اول و دوم و پنجم آن باعث بروز نظرات کاملاً مغایر قضایی شده و اختلاف نظر شعب دیوانعالی کشور در این زمینه بصورت احکام متعدد از هیئت عمومی دیوان مذکور منجر گردیده است و ما در این مقاله فقط به بحث درباره یکی از آرای هیئت عمومی که ماده اول قانون مورد بحث را تفسیر کرده است، اکتفا می‌کنیم:

از منطوق و مفهوم ماده اول و دوم قانون تشدید مجازات رانندگان جزاً و کلاً و منحصرأ چنین فهمیده می‌شود که اگر راننده یا هدایت‌کننده وسیله نقلیه موتوری در حین رانندگی موجب قتل دیگری شود، دادگاههای دادگستری مکلفند که او را در چهارچوب مقررات این قانون کیفر دهند. ولی غده‌ای از قضات از همان سالهای تصویب این قانون معتقد شدند که رانندگان و سائیت نقلیه غیر موتوری را نیز می‌توان بموجب این قانون مجازات کرد و این نظر ناصواب متأسفانه در رأی شماره $\frac{۱۶۸۳}{۳۹/۴/۲۴}$ هیئت عمومی دیوانعالی کشور منعکس شد. هیئت عمومی دیوانعالی باین عقیده رسید که «چون ماده ۱ و ۲ قانون تشدید مجازات رانندگان بی احتیاطی و یا عدم مهارت راننده و سائیت نقلیه را در صورت قتل غیر عمد بطور کلی و اعم جرم و مستوجب کیفر بر حسب مورد در حدود قانون مزبور دانسته و استثنایی برای سائیت نقلیه غیر موتوری قایل نشده و به دو چرخه‌سوار هم راننده اطلاق می‌شود، بنابراین رأی شعبه نهم دیوانعالی کشور از این جهت صحیح بنظر می‌رسد (۱)».

هر چند این رأی بموجب قانون وحدت رویه قضایی مصوب ۱۳۲۸ صادر گردیده است و دادگاههای دادگستری باطاعت از آن موظفند، ولی حتی بحث در این باره نیز امری نادرست نیست و نویسنده با توجه بجهات و دلایلی که ذیلاً ذکر خواهد شد، معتقدست که رأی مذکور نه تنها ناصواب و برخلاف نظر مقنن و فلسفه وجودی قانون مورد بحث است، بلکه با منطوق و حکم ماده اول و دوم این قانون خصوصاً و با سایر مواد آن عموماً مباینست و مغایرت جدی دارد:

(۱) ماده اول قانون تشدید مجازات رانندگان برای روشن شدن مطلب

(۱) مجموعه رویه قضایی، آرای هیئت عمومی، آرشیو کیهان چاپ ۱۳۴۲ ردیف ۱۲۵.

عیناً نقل می‌شود:

« هرگاه قتل غیر عمدی بواسطه بی احتیاطی یا عدم مهارت راننده (اعم از وسایط نقلیه زمینی یا آبی) و یا متصدی وسیله موتوری یا عدم رعایت نظامات دولتی واقع شود، مجازات مرتکب ازدوسال تا سه سال حبس تأدیبی و غرامت از پنجهزار ریال الی پنجاه هزار ریال خواهد بود . »

قید « اعم از وسایط نقلیه زمینی یا آبی » که در داخل دوا برو گذاشته شده است، از لحاظ دستور زبان فارسی و قواعد زبان شناسی کلمه راننده را که ما قبل از ابرو ها آورده شده، از کلمات ما بعد ابرو ها جدا نمی‌سازد و تمام جمله نخست ماده یکم بوسیله این قید و جهاً من الوجوه قطع نشده است، یعنی می‌توانیم جمله را اینطور بخوانیم: « راننده و یا متصدی وسیله موتوری اعم از وسایط نقلیه زمینی یا آبی... » و یا باز هم روشنتر می‌توانیم اینطور بخوانیم: « راننده وسیله موتوری و یا متصدی وسیله موتوری... » الخ.

نحوه برداشت و استنباط اکثریت قضات و حقوقدانان کشور از این ماده قبل از صدور حکم هیئت محترم عمومی دیوانعالی کشور همین بوده است. کما اینکه شعبه دوم دیوانعالی کشور طی حکم (۱) شماره $\frac{۳۵۶۰}{۳۲/۱۰/۹۰}$ قتل غیر عمد وسیله دوچرخه سوار را بر ماده ۱۷۷ قانون مجازات عمومی منطبق دانسته است و همین شعبه در سه سال بعد طی حکم شماره $\frac{۸۷۱}{۳۵/۲/۳۱}$ خود اشعار داشته است که « قانون تشدید مجازات رانندگان مربوط برانندگان است و بر موتورسیکلت سوار راننده اطلاق نمی‌شود... و موتورسیکلت سوار کسی است که غرضش سواری خود اوست، مثل اسب سوار و غیره. بنابراین... عمل با ماده ۱۷۷ قانون مجازات عمومی منطبق است ».

(۱) مجموعه رویه قضایی، آرشیو کیهان چاپ ۱۳۴۲ ردیف ۱۲۵.

۲) ماده دوم قانون تشدید مجازات رانندگان که کیفیات مشدده ماده اول را تعریف و توصیف می کند، صریحاً مشعرست که «در مورد ماده فوق هرگاه راننده یا متصدی وسایل موتوری ... مست بوده و یا پروانه نداشته...»، اینگونه مجازات می شود. با توجه مختصری باین ماده شکی باقی نمی ماند که قتل غیر عمد در نتیجه تصادف وسیله نقلیه غیر موتوری از شمول ماده يك خارج است و معلوم نیست که رأی شعبه نهم دیوان کشور که می گوید: «قتل غیر عمد با دوچرخه سواری بانداستن پروانه باماده ۲ قانون تشدید مجازات رانندگان انطباق دارد»^(۱)، بر چه مبنایی مورد قبول هیئت محترم عمومی قرار گرفته است.

ماده سوم قانون تشدید مجازات رانندگان نیز چنین شروع می شود که «هرگاه راننده یا متصدی وسیله موتوری ...» و این ماده نیز صریحاً نظر مقنن را روشن می کند و شاهد زنده و صادقی است بر ادعای فوق.

۳) قانون مورد بحث معلول زندگی ماشینی و ازدیاد وسایل موتوری در ایران است و نحوه تنظیم آن می رساند که ترجمه ای شتاب زده از قوانین اروپایی است. موتور و وسایط نقلیه موتوری بخصوص باعث ظهور خطرات (ریسکها)^(۲) و در نتیجه نظریات حقوقی جدید در این زمینه شده و نظریات جدید در قالب قوانین جدید متبلور گردیده است. قوانین مربوط بجرایم رانندگی در انگلستان و اصلاح و تعدیل و تجدید آنها در هر چند سال مؤید این ادعاست. در قوانین انگلستان از قانون ترافیک جاده ها مصوب ۱۹۳۰^(۳) گرفته

(۱) رأی شماره $\frac{۲۷۷۵}{۳۴/۱۲/۲۷}$ شعبه نهم دیوان کشور، مجموعه رویه قضایی چاپ کیهان، سال

۱۳۴۲ ردیف ۱۲۵.

2) Théorie de la risque .

3) Road Traffic Act 1930 .

تاقانون ۱۹۶۳ در این زمینه همه جا بحث دربارهٔ **خطرات و صدمات جانی و مالی** است. وسیله حرکت و ساینط «نقلیه موتوری» است لاغیر. و حتی جرایم مربوط برانندگی این نوع وسایل موقعی در چهارچوب این قوانین قرار می‌گیرد که جرم در **شوارع عمومی** اتفاق بیفتد، نه در سرسرای خانه متهم و یا در چهار دیواری منزل مجنی‌علیه. شق ۲ ماده ۶۲ قانون ترافیک جاده‌ها مصوب ۱۹۶۰ انگلستان مطلب اظهار شده در فوق را تایید می‌کند و ویلکینسن (۱) حقوقدان انگلیسی نیز در صفحه ۸۷ کتاب خود نوشته است که جرایم باید فقط بوسیله **وساینط نقلیه موتوری** و آنهم در شوارع و جاده‌های عمومی کشور اتفاق بیفتد تا مشمول مقررات قوانین مربوط گردد.

۴) لازم است راجع بکلمه **متصدی** مذکور در مواد قانون تشدید مجازات رانندگان که احتمالاً از عوامل ایجاد سوءتفاهم در صدور رأی مورد بحث بوده است، تذکری داده شود.

کلمه **متصدی** مذکور در قانون تشدید مجازات رانندگان در **عرف رانندگی** ما مفهومی غیر از راننده نمی‌تواند داشته باشد و گویا ترجمه‌ایست از مفاهیم اروپایی. دادگاه‌های جزایی مادر جرایم مربوط برانندگان جز در مورد ماده ۹ قانون تشدید مجازات رانندگان که مربوط به **رانندگی بدون پروانه** است، معاونت را نپذیرفته‌اند. و در مورد وسایلی که روی ریلها حرکت می‌کنند، صرف نظر از مستثنیات ماده ۶ قانون تشدید مجازات رانندگان مقررات همین قانون قابل اعمال و اجراست، زیرا ما حتی در مورد لوکوموتیوها نیز راننده را **مسئول می‌شناسیم**، در صورتی که **متصدی وساینط نقلیه موتوری** در عرف

1) G. S. Wilkinson : Road Traffic offences, London (1963).

کتاب ویلکینسن که در سال ۱۹۶۳ در لندن منتشر شده، در کتابخانهٔ قانون و کلاهی دادگستری موجود و برای صاحبان نظر قابل مطالعه است.

وقوانین اروپایی و بخصوص انگلیسی غیر از راننده و هدایت کننده است. در اتوبوسها، ترامواها و ترنهای آن مملکت غیر از راننده (Driver)، مسئول دیگری بنام (Conductor) یا (Operator) وجود دارد که می توان آنرا به متصدی ترجمه کرد و گاهی، و تایید می کنم که فقط گاهی وظیفه بلیت فروشی بعهد او محول است. **وظیفه متصدی** پیاده کردن و سوار کردن و میزان نگهداشتن ظرفیت وسیله نقلیه و تعداد مسافری است. مثلاً در پرونده اسکيو عليه بولل (۱) مطروح در سال ۱۹۴۷ متصدی يك تراموای تحت تعقیب در آمد؛ با این معنی که يك تراموا بایستگاهی که توقف در آن اجباری بود، رسید و راننده سرعت را به کمتر از دو کیلومتر در ساعت تقلیل داد و در آن حال خانمی از سر نشینان تراموا قصد کرد پیاده شود که راننده بجای توقف کامل بر سرعت تراموای افزود و سر نشین مذکور به بیرون پرتاب و دچار صدمه شد. دادگاه متصدی تراموا را بی تقصیر دانست و اعلام داشت که مسئولیت متصدی موقعی شروع می شود که وسیله نقلیه متوقف گردد لا غیر و مسئول این مورد راننده است. در پرونده کاف علیه ریز (۲) مطروح بسال ۱۹۳۰ حتی مالک اتوبوسی را متهم ساختند که یکنفر متصدی بی تجربه را استخدام کرده و ترتیبی برای نظارت بر کار او مقرر نداشته است. متصدی مذکور بجرم اضافه سوار کردن مسافر تحت تعقیب در آمده بود و مالک اتوبوس هنگام وقوع بزه در محل حاضر و ناظر نبوده است.

پس ملاحظه می کنیم که کلمه متصدی در مالک غربی معنی و مفهوم معین دارد و ذکر این کلمه بعد از کلمه راننده در اکثر مواد قانون تشدید مجازات رانندگان ایران با توجه به آنچه که در عمل پیش می آید و مورد حکم قرار می گیرد، و جاهت قانونی ندارد و کلمات

1) Askew v. Bolell (1947).

2) Gough v. Rees (1930).

«وسیله موتوری» مذکور در ماده ۱ و ۲ قانون تشدید مجازات رانندگان نمی تواند صرفاً و منحصرأ به کلمه متصدی در همان ماده معطوف بوده و کلمه راننده از حدود آن خارج باشد.

۵ - در عمل نیز دادگاههای جزایی و بخصوص دادگاههای جنایی کشور ما از لحاظ حکم هیئت عمومی با اشکال و موانع فراوان روبرو هستند. فی المثل يك گاری اسبی از دروازه دولاب وارد شهر تهران می شود. باد کاغذی را بلند کرده بزیر شکم اسب می زند و حیوان رم می کند و کسی در این ماجرا بقتل می رسد؛ شعبه دوم دادگاه جنایی مرکز در سال جاری **راننده گاری** یا **گاریچی** بدبخت را بر طبق ماده ۲ قانون تشدید مجازات رانندگان به تبعیت از رأی هیئت عمومی محکوم می سازد. از کجا بدانیم که دادگاههای جنایی در سالهای آینده با توجه به اصل وحدت ملاک **قاطرسوار** یا **اسبسوار** را نیز بهمین ترتیب و تحت عنوان راننده قاطر و بموجب ماده ۲ قانون تشدید محکوم نخواهند ساخت؟

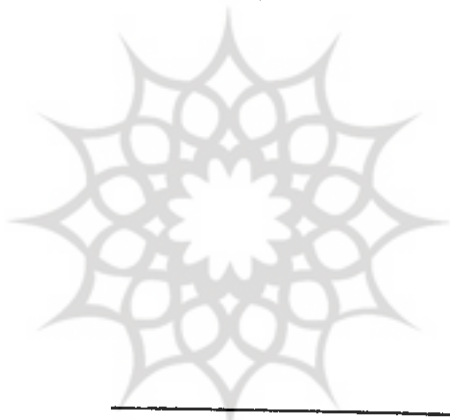
ما ایرانیان از هزاران سال پیش ارابه و گاری داشته ایم، ولی لزومی ندارد که قتل و جرح غیر عمدی وسیله گاری، کالسکه و درشکه و این قبیل وسایط را با قانونی که بخاطر کادیلاک و رولز رویس نوشته شده، محاکمه کنیم. مگر دادگاههای جنایی ما برای قتل غیر عمد در این زمینه تا کنون بیش از دو سال حکم داده اند یا امر تکب قتل غیر عمد را بموجب ماده ۱۷۷ قانون مجازات عمومی نمی توان تاسه سال زندانی کرد؟ در کشور انگلستان با وجود قوانین یاد شده صدمات وارده باشخاص را وسیله وسایط غیر موتوری از قبیل گاری و دوچرخه با قانون قدیمی ۱۸۶۱، یعنی قانون جرایم علیه اشخاص (۱)

1) Offences Against Persons Act 1861.

انطباق می‌دهند و پرونده جدید (۱) مطروح در سال ۱۹۵۷ شاهد
این مدعاست.



با توجه بمراتب ذکر شده آیا لازم نیست که تصمیم هیئت عمومی دیوان عالی
کشور مورخ سال ۱۳۳۶ مورد تجدید نظر قرار گیرد؟



پروژه گاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی

1) A. G. v. joyce (1957) .

مجله Modern Law Review ، شماره ۱ اکتبر ۱۹۵۹ .