

حقوق و صنعت

(۳)

آغاز ترجمه متن گزارش

اینک که «سرآغاز» و «یادآوری و تکمیل» در دو شماره ۱۳۰ و ۱۳۱ چاپ شد موقع آن رسیده است که ترجمه متن گزارش آقای توماسو بوکچیارلی گزارشگر کل چاپ شود.

این گزارش در چهار باب و یک نتیجه بشرح زیر است:
باب اول- حقوق موضوعه حاکم بر امور و اعمال صنعتی در کشورهای مختلف.
باب دوم- واقعیت امور تکنیکی در زمان حاضر.
باب سوم- طرح‌های قانونی برای تطبیق حقوق انسانی به اعمال صنعتی در ممالک مختلف جهان.
باب چهارم- چشم‌انداز و دید جدید شخصیت.

باب اول

حقوق موضوعه حاکم بر امور و اعمال صنعتی در کشورهای مختلف

بنظر میرسد که پیش از هرچیز و مقدم بر سایر بررسی‌ها وضع کنونی کشورهای مختلف را از لحاظ حقوقی در قلمرو موضوعاتی که برای مطالعه در کنگره فعلی تعیین شده است مورد توجه قرار دهیم.

بنابراین شایسته است قوانین و مقررات کشورهای مختلف جهان را از روی گزارش‌های پژوهندگان ملی در خصوص چهار موضوع زیر:

رانندگی و عبور و مرور اتومبیل،

استقرار فنی در کارخانه،
تجهیزات خانگی و ابزار صنعتی،
مسکن آرمانی و شکفتگی حیات انسانی،
در چهار فصل بیان کنیم.

فصل اول

رانندگی و عبور و مرور اتومبیل

عبور و مرور اتومبیل بر مبنای خصوصیت خیلی خیلی پیچیده و خطرناکی که دارد در کشورهای مختلف طبق قوانینی اداره میشود که اگرچه از لحاظ منشأ شبیه بهم و حتی یکسان نیستند ولی گاهی دارای اصالت و ویژگی قابل ملاحظه‌ای میباشند. آلمان- گزارشگر^۲ یادآوری کرده که پیشگیری احتیاطی قوانین جزائی (توقیف گواهینامه و غیره...) خاصه وقتیکه اعمال مجرمانه در نتیجه بی احتیاطی محض ارتکاب شده باشد بسیار مورد بحث واقع شده است.

وی تصریح میکند که راجع به عبور و مرور در جاده‌ها یک قانون و چند فقره مقررات اداری وجود دارد که شرائط معینی را برای عبور و مرور اشخاص و وسائط نقلیه در نظر میگیرد مانند شرائط مربوط به اعطاء گواهی نامه رانندگی، انواع گواهینامه‌ها، ثبت نام راننده در فهرست رانندگان ناشی و تازه کار، حداکثر مدت رانندگی در روز، بازرسی فنی وسایل نقلیه بوسیله سازمان مخصوص، تعیین خواص و صفات ضروری وسائط نقلیه.

بعلاوه قانونی وجود دارد که بموجب آن بیمه کلیه وسائل نقلیه از لحاظ سوانح و خطرات اجباری است و شرکتهای بیمه جمهوری فدرال آلمان شرکت مهمی بنام شرکت کمک به زیان دیدگان^۳ مربوط به عبور و مرور تشکیل داده‌اند که یک نوع صندوق ضمانتی^۴ در اختیار دارد و خسارات وارده را از طرف وسائل نقلیه که بیمه نیستند یا وسائط نقلیه‌ای که بعلمت فرار راننده شناخته نشده‌اند ترمیم و جبران میکند.

در حال حاضر رویه قضائی چنین است که:

«ایمنی ترافیک بر جریان آن، جریان ترافیک بر توقف آن و توقف مفید ترافیک بر توقف مخرب آن باید ترجیح داده شود.»^۵

(۲) پژوهنده؛ مخبر، رپورتر.

3) association d'aide aux victimes

4) Fonds de garantie

5) La Jurisprudence estime à l'heure actuelle que la sécurité du trafic doit prévaloir sur sa fluidité, la fluidité sur le stationnement et le stationnement utile sur le stationnement parasite

انگلستان- نیکولا کوگنوع راعموماً پدر اتومبیل ۲ میدانند. وی یکنفر فرانسوی است که مقارن سال ۱۷۷۰ میلادی وسیله نقلیه ای ساخت که دارای سه چرخ بود و چرخ جلوی آن با سیستم بخار متراکم به حرکت درمیآمد و دوچرخ عقب و تمام بدنه وسیله را دنبال خود میکشید. این وسیله با سرعت ۲/۵ میل در ساعت حرکت میکرد و لازم بود که کمابیش در هر صد قدم راه برای ایجاد بخار توقف کند. این وسیله با وسائط نقلیه جدیدی که قادرند در شرائط عادی با سرعتی متجاوز از صد میل در ساعت حرکت کنند قابل مقایسه نیست.

تقریباً در ۱۸۳۱ پارلمان انگلیس قوانینی وضع کرد که عملاً مانع حرکت وسائط نقلیه در جاده ها بود. مثلاً قانون پرچم سرخ^۸ مقرر میداشت که در جلو وسیله نقلیه که بدون اسب حرکت میکنند باید مردی روز با پرچم قرمز و شب با فانوس قرمز حرکت کند.

با مراعات این طرز حرکت خطرات و خساراتی که امکان داشت بر تعداد زیادی از افراد وارد شود بحداقل تقلیل مییافت.

آمار مربوط به انگلستان و کشور گال که در سال ۱۹۶۶ منتشر شده نشان میدهد که در حوادث جاده ها که بوسیله وسائط نقلیه موتوری ایجاد شده ۷۹۸۵ نفر کشته و ۳۸۷۴۷۲ نفر زخمی شده اند.

این ارقام تأسفانگیز تعداد آسیب دیدگان و حوادث نباید چنین تلقی شود که وسایل نقلیه موتوری ذاتاً خیلی خطرناک میباشند.

با اکتشافات فنی، که به شایستگی مردم بستگی دارد، وسیله نقلیه ماشینی، پیوسته کاملتر گشته و بتدریج از خطرناک بودن آن کاسته شده و قهراً تولید آن افزایش یافته و بازار فروش بهتری پیدا کرده است.

آمار دیگر نشان میدهد که در انگلستان روزانه تقریباً یکصد هزار نفر در جاده ها به راندن وسائط نقلیه موتوری اشتغال دارند.

افزایش اتومبیل مصداق زنده ایست برای تأیید فلسفه ای که این ابزار حادثه آفرین اکنون نیز مانند گذشته بعنوان مبنای تأسیس حقوقی بکار میرود و شاید در

آتیه نیز بکار رود، فلسفه ای که با ترقیات تکنیک و خطرات ناشی از آن ارتباط دارد. در بدو امر قانون کمتر به حمایت خود رانندگان میپرداخت، هدف قانون پرچم

سرخ حمایت کسانی بود که در موقعیکه با مراعات مقررات از جاده استفاده میکردند، از طرف وسایل نقلیه ای آسیب به بینند. وجود خطا یا غفلت به کسیکه آسیب دیده یا

متحمل زیان شده حق میداد بر علیه مالک یا راننده وسیله نقلیه اقامه دعوی کند مشروط بر اینکه وی دقتی را که از یک شخص عاقل انتظار میرود نکرده باشد. خسارت

بطور کامل جنساً قابل جبران بود و این امر که زیانهای بسیار زیاد نیز بطور حتم

6) Nicolas Cugnot

7) Wagon routier

8) drapeau rouge

وصول میشد نسبت به راننده این اثر را دارد که وی را مانع میشود از اینکه دست به ریسک‌های ناموجه بزند، ریسک‌هایی که موجب صدمه یا خسارت مردم میتواند باشد. قانون عبور و مرور جاده^۹ مصوب سال ۱۹۳۰ تغییر قابل ملاحظه‌ای در مورد انتظام عبور و مرور اتومبیل ایجاد کرد. مقررات اصلی آن مربوط به جرائم رانندگی خطرناک با بی‌مبالاتی یا بی‌احتیاطی و غفلت و یا بدون توجه به قواعد عادی راهنمایی بود.

بیگمان قصد پارلمان این بوده که اولین جرم از سه نوع مزبور شامل مواردی شود که در آنها امنیت مردم علناً با بی‌اعتنائی تلقی میگردد و دوجرم دیگر شامل موارد ضعیف‌تر و کم اهمیت‌تر باشد. بعلاوه مجازاتهای پیش‌بینی شده برای هر یک از جرائم مزبور دلالت بر وجود این قصد دارد.

همچنین قانون مزبور متضمن مقررات مشروحاتی برای تأمین این امر است که خود وسیله نقلیه بدون نقص فنی باشد. باین ترتیب هدف قانون تنها حمایت اشخاص ثالث که امکان دارد آسیب‌پذیرند و یا حمایت افرادی که ممکن است خساراتی بآنها وارد شود نمیباشد بلکه مالکان و رانندگان را نیز حمایت میکند.

دیگر از مختصات قانون مزبور اینست که جرائمی که وی برای آنها مجازات تعیین کرده مستلزم دلیل برای اثبات سوء نیت نیست بلکه صرف انجام فعل یا ترك فعل بخودی خود بدون قصد مجرمانه، جرم است و در طی سالها عمل دادگاهها مبتنی است بر عدم توصیف بوصف خطرناک یا با بی‌مبالاتی در موردی که مرتکب با علم به موضوع عمداً دست یارتکاب زده است و توصیف دوجرم دیگر فعل یا ترك فعل باین نحو که در آنها عنصر عمد وجود نداشته و فقط عنصر قصور و غفلت متصور بوده است.

در ۱۹۶۳ بر اثر اضطراب همگانی بعلت افزایش حوادث مهلك در جاده‌های انگلستان دیوان عالی با منعکس ساختن این اضطراب عمومی، همانطور که این امر غالباً اتفاق میافتد، اعلام داشت که جرم رانندگی خطرناک یا رانندگی با بی‌مبالاتی در موردی مسلم گردد باین وصف متصف میشود که موجبات خطر عمداً فراهم بوده است و این امر که راننده عمداً بطرزی خطرناک رانندگی کرده یا رانندگی او به بهترین طرز بوده تأثیر زیادی در ماهیت قضیه ندارد^{۱۰}.

معدلك كامن لا در خلال تاریخ طولانی خود در انگلیس هرگز بارشاد عقیده‌عامه نپرداخته است. دادگاه عالی وقتی این تصمیم را اعلام داشت که مدت مدیدی بوده عامه مردم بابر از آن مبادرت کرده بودند و وقتی در ۱۹۶۳ تصمیم ار.و. اوانس^{۱۱} گرفته

9) Road traffic act

10) R.V. Evans 1963 IQBH 12

11) R.V. Evans

شد فلسفه‌ای که پایه آن بشمار میرفت به لحاظ انطباق عقیده عمومی با واقعیت توسعه تکنیک و سائل نقلیه احتمالاً از بین رفته بود.

فی الواقع تعداد زیادی از افراد که دارای اتومبیل هستند و بقیه که در زندگی روزمره کاملاً با اتومبیل مربوط میباشند و در حکم دارندۀ اتومبیل هستند غالب قوانین مربوط به عبور و مرور را بعنوان يك دخالت ناروا در استفاده از آزادی شخصی خود تلقی میکنند. یا وقتی که آن قوانین نقض میشوند به تلافی اینست که من غیر حق موجبات تحدید آزادی شخصی آنها را فراهم آورده‌اند و لذا لایق احترامی که باید داشته باشند نیستند

بلژیک - باید مخصوصاً وجود قانون مورخ ۱۹۵۶/۷/۱ را خاطر نشان ساخت که بیمه اجباری مسئولیت مدنی در امور وسایط نقلیه و ایجاد «صندوق مشترک ضمانتی» را مقرر میدارد.

یادآوری این امر جالب است که فقط قانون اول اوت ۱۹۶۳ گواهینامه رانندگی را بوجود آورده است و مقررات اداری شرائط فنی را که نسبت بآنها وسایل نقلیه ماشینی مخصوص حمل و نقل اشخاص مسئول هستند معین میکند.

فرانسه - قانون راه بمنظور تنظیم عبور و مرور اتومبیل وضع شده است. این قانون دارای مقررات ساده‌ای است، لیکن نسبت به مسئولیت‌ها در مورد حوادث اصول کلی حقوقی اعمال میشود.

راجع به جبران خسارت، مقامات قضائی، سیستم قابل قبولی را براساس معنای دقیق دوماده قانون مدنی ایجاد کرده‌اند که پژوهنده (گزارش دهنده) مادام دوگارد یا ۱۲ بطرز جالبی توضیح میدهد.

وی بعنوان نکته اصلی اعلام میدارد که «عملاً، و هرچند که این امر هرگز گفته یا نوشته نشده باشد، قاضی جزائی، برحسب اینکه مجنی‌علیه تقاضای جبران خسارت کرده یا اینکه در دعوی مداخله نکرده است غالباً بطور متفاوت وارد رسیدگی میشود.»

هرگاه مجنی‌علیه (یا وراث مجنی‌علیه) بعنوان مدعی خصوصی وارد دعوی شده و تقاضای جبران خسارت وارده را بکنند وضع متهم عملاً تشدید خواهد شد. زیرا قاضی جزائی غالباً نسبت برفع خسارت مجنی‌علیه یا مجنی‌علیهم بسیار توجه دارد تا اجرای صرف اصول حقوقی.

باین جهت از لحاظ حقوقی صرف ارائه دلیل بی‌مبالاتی، بی‌احتیاطی، عدم مهارت، عدم دقت و غفلتی که از طرف مسبب واقعه بمنصه بروز و ظهور رسیده برعهده دادستان و مجنی‌علیه خواهان دعوی است. اگر کمترین تردیدی وجود داشته باشد، اصولاً همانطور که در مورد قتل یا سرقت مسلح عمل میشود، تردید بِنفع متهم

تعبیر میگردد و این امر بیشتر اتفاق خواهد افتاد اگر مجنی علیه در دعوی شرکت نداشته باشد.

لیکن اگر مجنی علیه در دعوی شرکت داشته باشد توجه اصلی قضات جزائی عملاً به تأمین سریع خسارت مجنی علیه معطوف خواهد بود. امری که غالباً منجر میشود به محکومیت ها که اکثراً به کمک فرمولهای معمولی توجیه میگردد از قبیل: «متهم کنترل هدایت وسیله نقلیه را از دست داده بود.» یا «از قرائن استنباط میشود که امکان جلوگیری از سرعت از دست متهم خارج بوده» و غیره...

بدیهی است که فقط در موارد فوق العاده و استثنائی موضوع در نظر گرفتن وضع متهم مطرح خواهد شد. مثل اینکه:

«در لحظه ای که وسیله نقلیه بطرزی بد عبور میکرده مجنی علیه ناگهان از پیاده رو وارد جاده شده است.»

دلایلی که موجب عدم رسیدگی دادگاههای جزائی در مورد اغلب از حوادث عبور و مرور میشود بقرار زیر است:

الف- حادثه مجنی علیه ندارد و فقط خسارت مادی وارد شده،
ب- دادستان عقیده پیدا میکند که خطای کافی برای ضرورت تعقیب کیفری بوقوع نه پیوسته،

ج- مجنی علیه با عامل حادثه رابطه حسنه دارد و نمیخواهد شکایتی تسلیم دادستان بکند یا نمیخواهد بعلت قرابت یا دوستی با طرح دعوی ضرر و زیان مدعی خصوصی موجب محکومیت جزائی مسبب حادثه گردد یا به محکومیت وی کمک نماید،
د- غالباً مجنی علیه عقیده دارد که در دادگاه مدنی میتواند آسانتر بیه جبران خسارت نایل آید، زیرا در دادگاه مدنی نه تنها خواهد توانست به قوانین متعدد توسل جوید بلکه میتواند به قوانینی که اصول متفاوت را مطرح میسازند استناد کند، خلاصه در دادگاه مدنی مجنی علیه امکانات بیشتری برای جبران خسارت خود دارد.

گزارش دهنده توضیح میدهد که صاحبان قضائی در رسیدگی مدنی نسبت به پذیرفتن وجود خطا بسیار سختگیر هستند؛ زیرا آنها واقفند که مجنی علیه حق دارد از دستور قانونی کمک بگیرد که بموجب مقررات آن هرکس نسبت به چیزهایی که تحت حفاظت اوست مسئولیت دارد. از لحاظ این قانون ارائه دلیل و اثبات خطای ارتكابی عامل حادثه بر عهده مجنی علیه نیست، برعکس بر عهده عامل حادثه است که برای رفع مسئولیت «فرضی» دلیلی بر «وجود» حالت ناگهانی یا فورس ماژور یا عمل شخص ثالث یا خطای مجنی علیه که اموری غیرقابل پیش بینی و مقاومت ناپذیرند ارائه دهد.

همچنین وقتیکه قرارداد و حمل و نقل وجود دارد حمل و نقل کننده متعهد است که مورد حمل و نقل را سلامت بمقصد رساند و وی در صورتی غیر مسئول خواهد بود که مداخله يك علت خارجی که ناشی از خود وی نباشد مدلل گردد.

گزارش دهنده اضافه میکند که:

«محکومیت‌های ناشی از اجرای اصول فوق‌الذکر بر عهده شرکت بیمه مربوط به عامل حادثه است. (البته باستثنای مجازاتهای حبس یا جزای نقدی که بوسیله دادگاههای جزائی تعیین شده) بدین جهت مجنی‌علیه اعم از اینکه راننده يك وسیله نقلیه باشد که توسط وسیله نقلیه دیگر صدمه دیده یا عابر پیاده‌ای که توسط يك وسیله نقلیه بوی آسیب رسیده هیچگونه نگرانی ازین حیث ندارند که عامل حادثه عاجز از تأدیه خسارت باشد. زیرا قانون ۲۷ فوریه ۱۹۵۲ که با يك سلسله تصویب‌نامه‌ها و مقررات اصلاح و تکمیل شده همه مسؤولیت ناشی از وسایل نقلیه موتوری زمینی را اجباری کرده است و این اجبار ضمانت اجرائی دارد. بنحوی که اگر راننده وسیله نقلیه عامل حادثه بیمه نباشد یا مسؤول حادثه نامعلوم باشد از مجنی‌علیه بوسیله سازمانی که صندوق ضمانت اتومبیل نامیده میشود و طبق قانون ۳۱ دسامبر ۱۹۵۱ تأسیس یافته است رفع خسارت میشود.»

«معهدنا لازم بیادآوری است که اگر راننده ماشین مجنی‌علیه حادثه‌ای باشد که مسؤول آن عابر پیاده است (مثلاً راننده ماشین برای جلوگیری از آسیب رساندن به پیاده‌ای که با بی‌احتیاطی بشتاب وارد جاده شده یا درختی تصادم کند) با این خطر روبروست که در صورت افلاس شخص پیاده خسارت او جبران نشود. در واقع اولاً هیچگونه اجباری برای بیمه پیاده‌ها وجود ندارد ثانیاً صندوق حمایت اتومبیل فقط وقتی مداخله میکند که حادثه ناشی از يك وسیله نقلیه موتوری باشد.»

مادام دوگاردیا در پایان گزارش خود شکل جبران خسارت را در فرانسه چنین تلخیص میکند:

- ۱- از کار افتادگی کلی موقت،
- ۲- از کار افتادگی جزئی دائم،
- ۳- خسارتی که بجهت آسیب دیدن زیبایی بشخص وارد میشود،
- ۴- خسارتی که با جلب رضایت مجنی‌علیه تعیین میشود،
- ۵- غرامت مجنی‌علیه،
- ۶- خسارت معنوی،

یونان - گزارش دهنده مینویسد:

«قانونگذار یونان از آغاز قرن حاضر به شکل عبور و مرور مربوط به جاده و وسایل نقلیه توجه پیدا کرده است. در امر قانونگذاری صرف نظر از نخستین آئین-نامه‌هایی که بنوبه خود مفید هستند باید دو مرحله راجع به قوانین مربوط به مسئله عبور و مرور را از هم تفکیک کرد: مرحله اول فاصله زمانی از سال ۱۹۳۰ تا ۱۹۶۲ و مرحله دوم از ۱۹۶۲ تا زمان حاضر را شامل میگردد.

الف- مرحله اول - در مرحله اول (۱۹۶۲-۱۹۳۰) قانونگذار بوسیله يك عده قوانین و آئین‌نامه‌ها و فرامین و دستورات اداری مشکلات مربوط به عبور و مرور در جاده‌ها را بطریقی که برای مشکل‌پسندان این دوره تا اندازه‌ای رضایت-

بخش بوده تحت نظم و ترتیب در آورده است.

ب- مرحله دوم - در مرحله دوم (۱۹۶۷-۱۹۶۲) حقوق عبور و مرور بمعنای
اخص، بوسیله کمیته‌ای که سالهای متمادی فعالیت کرده تدوین شده است.
ثمره این فعالیت‌ها عبارتست از تصویبنامه قانونی شماره ۴۲۳۳/۱۹۶۲ که
در مجموعه قوانین قانون عبور و مرور جاده نامیده شده است.
این قانون بر سیستم عبور و مرور وسایل نقلیه و پیاده‌ها در جاده حکومت میکند
و جوابده توقعات مربوط به قرن معاصر و حمایت افراد در مقابل حوادث رانندگی
است.

برای اجرای این قانون يك عده دستورات اداری و اوامر پلیسی صادر و اعلان
شده (بخصوص امریه پلیس آتن بشماره ۱۳۳/۱۹۶۶ قابل توجه است).
بموازات این قانون يك عده قوانین دیگر نیز که بعد از آن بتصویب رسیده‌اند
به مورد اجراء گذاشته شده‌اند. مخصوصاً بتصویبنامه قانونی شماره ۳۳۹۰ مربوط
به ضمانت اجرای اختلافات عبور و مرور قابل ذکر است.

ایران- قانون جدید مربوط به عبور و مرور ماشین اقدامات احتیاطی مختلفی
برای تقلیل حوادث ناشی از رانندگی و کنترل جدی رانندگان وسایل نقلیه را پیش‌بینی
کرده است که برای نمونه میتوان آزمایش‌های روانی رانندگان را ذکر نمود ۱۴.
لوکزامبورگ - مسائل عبور و مرور و حوادث ناشی از رانندگی با اقدامات
و قوانین زیر حل و فصل میگردد:

۱- بوسیله اقدامات احتیاطی مندرج در آئین‌نامه‌های متعدد از نوع مقررات
اداری عمومی ۱۶ که مشتمل بر موارد زیر است:

الف - شرایط فنی معین نسبت به همه وسایل نقلیه قبل از صدور اجازه عبور -
و مرور

ب - علامتگذاری جاده‌ها بوسیله دولت یا بخش‌ها ۱۵.

ج - صلاحیت راننده از حیث داشتن گواهی‌نامه.

باید توجه داشت که گواهی‌نامه رانندگی پس از آزمایش‌های خیلی دشوار با
رعایت تقسیم‌بندی هر يك از طبقات مختلف وسایل نقلیه، رسوم مربوط به جهانگردی،
مقدار وزن ماشین، تعداد سرنشین، حمل و نقل اشخاص و اشیا و غیره داده میشود.
۲- بوسیله مقررات دقیق مربوط به عبور و مرور و حرکت وسایل نقلیه که
ضمن قانون موسوم به قانون جاده ۱۶ تنظیم یافته است.

این قانون دارای ۱۷۳ ماده میباشد و مشتمل بر قواعدی است که عدم مراعات
آنها با توجه به تقسیم جرم به خلاف، جنحه یا جنایت خلاف تلقی شده که مجازات

۱۳) از قبیل آزمایش دقت و تمرکز نیروی فکری و سئوالات انحرافی و نظائر اینها که در امتحانات
کتابی و شفاهی و عملی دیده میشود. مترجم.

14) arrêté grand-ducal

15) Les Communes

16) Code de la route

آن يك تا هفت روز زندان و يك تا پانصد فرانك جریمه است.
۳- بوسیله تشخیص جرائم مهم رانندگی که جنحه تلقی میشوند و مجازات آنها بیشتر از هفت روز حبس و پانصد فرانك جریمه است مانند رانندگی در حال مستی، فرار بعد از ایجاد حادثه، رانندگی بدون داشتن بیمه شخص ثالث و غیره...

هلند ۱۷ - آقای لوهمن ۱۸ در گزارش خود چنین اظهار نظر میکند: بطور کلی میتوان گفت که در حال حاضر عبور و مرور مربوط به جاده دارای مقرراتی است که از لحاظ حقوق مدنی و جزائی رضایت بخش است.
معدلك چند سال است که میخواهند عبور و مرور را مورد تجدید نظر کلی قرار دهند. دلیل این امر بویژه عبارتست از یکنواخت کردن قوانین در محدوده بازار مشترك.

- دولت شرایط فنی و بارگیری وسائل نقلیه را تحت کنترل دارد، هرگاه وسیله نقلیه ای علائم فرسودگی مهم یا نقائص دیگر داشته باشد بلافاصله از حرکت او جلوگیری میشود.

- در بخش ها حداکثر سرعت ۵۰ کیلومتر در ساعت است. گاهی اجازه داده می-شود که حداکثر سرعت ۷۰ کیلومتر در ساعت باشد.

- اقدامات سختی برای جلوگیری از مصرف الکل در حین رانندگی میشود (جریمه، مجازات زندان، توقیف گواهی نامه...)

- هرگاه معاینات طبی نشان دهد که راننده ای جسماً یا روحاً قابلیت رانندگی ندارد میتوان گواهینامه رانندگی ویرا توقیف کرد. هرگاه عدم قابلیت رانندگی امری موقتی باشد، ذینفع حق دارد آزمایش مورد لزوم را مجدداً بگذراند.

- در برخی موارد، قانونگذار مالك وسیله نقلیه و راننده را توأمأ نسبت به خسارات وارده به اشخاص ثالث مسئول قرار میدهد. کسی نمیتواند با مستمسك قرار دادن این دلیل که فورس ماژوری وجود داشته یا شخص ثالثی مرتكب خطا شده از خود رفع اتهام بکند. بعلاوه در مواردی که خسارات وارده ناشی از ساختمان، نگاهداری یا روشنائی غیر کافی جاده عمومی باشد قاضی مسئولیت بزرگی را برعهده متصدی راه میگذارد. تقریباً تصدی تمام راهها با دولت است.

سوئد - آقای پهراسون ۱۹ گزارشگر چنین مینویسد:

عبور و مرور در جاده ها و شهر مخصوصاً بوسیله دستور ۲۸ سپتامبر ۱۹۵۱ مربوط به عبور و مرور اداره میشود. این امر چند بار اصلاح شده است و آخرین بار در سال ۱۹۶۶ و متضمن مقررات مشروحي است که بویژه شامل نوع و تجهیزات وسایل نقلیه، کنترل وسائط نقلیه موتوری، یدك كشی ها، شرایط لازم برای

17) Pays-Bas
18) M. Lohanan
19) Pehrasson

رانندگان مخصوصاً برای کسانی که برانندگی وسائل نقلیه موتوری اشتغال دارند، مقررات عبور و مرور که رانندگان و پیاده‌ها ملزم بر رعایت آنها هستند، علامت-گذاری راهها بوده و موجب جلوگیری جرائم می‌باشد.

این دستور با متون قانونی و آئین‌نامه‌های متعدد ارتباط پیدا میکند که از میان آنها مواد زیر را ذکر میکنیم:

۱- قانون ۴ دسامبر ۱۹۶۴ در مورد «کمیته‌های عبور و مرور» که بموجب آن در هر بخش ۲۰ باید چنین کمیته‌ای وجود داشته باشد. وظیفه این کمیته‌ها تهیه مقررات محلی در مورد عبور و مرور و حل و فصل امور راجع به عبور و مرور مربوط به رانندگی حرفه‌ای است.

۲- فرمان ۲۹ ژوئن ۱۹۵۶ که راجع است به نصب اجباری دستگاه کنترل ۲۱ بر روی برخی اتومبیل‌ها. این دستگاه سرعت وسیله نقلیه را در سراسر مسیر، همچنین طول مدت تعیین میکند و فاصله طی شده را ثبت مینماید.

۳- شورای ملی امنیت راه ۲۲ که یک قدرت عالی است موظف است که در محدوده عبور و مرور مربوط به جاده و شهر مراقب برقراری و نگهداری کامل ایمنی باشد.

۴- قانون ۱۰ اوت ۱۹۲۹ بیمه اتومبیل را در مورد مسئولیت مدنی پیش‌بینی میکند.

۵- مقررات جدی حقوق سوئد در مورد منع رانندگی در حال مستی، فایده خاص دارد. هرکس در حال رانندگی ماشین، موتورسیکلت، تراکتور یا هر وسیله موتوری تحت تأثیر مستی ناشی از استعمال مشروبات الکلی یا سایر مواد سکرآور و مخدر باشد بنحوی که در اثر شدت آن نتواند بطریقی مطمئن رانندگی کند به مجازات بیش از یکسال و در صورت استفاده از علل مخففه به مجازات جریمه محکوم میشود. راننده‌ای که درجه اشباع الکلی وی به $1/5$ در هزار برسد چنین تلقی می‌شود که دارای آن حالت مستی است که در اثر آن نمیتواند بطریق مطمئن رانندگی کند. هرگاه مدلل گردد که راننده‌ای دارای حالت مستی مذکور در فوق است ولی درجه اشباع الکلی وی از $0/5$ در هزار بیشتر و از $1/5$ در هزار کمتر است به مجازات جریمه یا زندان شش‌ماه بی‌الا محکوم میشود.

۶- بعد از ۱۹۶۴ کلیه وسایل نقلیه موتوری الزاماً تحت کنترل فنی قرار میگیرند. این کنترل در سومین سال صدور وسیله نقلیه که بموجب سند تحویل تعیین میشود اعمال میگردد و سپس همه‌ساله تجدید میشود.

باید خاطر نشان ساخت که سوئد در سوم سپتامبر ۱۹۶۷ سیستم عبور و مرور از دست راست را پذیرفته است. این امر طبیعتاً موجب پذیرفتن اقدامات عملی و

20) Commune

21) Mouchard

22) Conseil Nationale de la Sécurité routière

برقرار کردن محدودیت‌های خاص سرعت در یک دوره تحول می‌گردد.
سوئیس - در جریان دهسال اخیر، تدوین حقوق عبور و مرور جاده در سوئیس
بوسیله دولت فدرال تجدید شده است.

باین ترتیب همه عبور و مرور جاده در سوئیس بنحوی رضایت‌بخش با توجه
به حالت فعلی تکنیک تحت نظم و قاعده درآمده است.

اصول کلی آن بشرح زیر است:

* مقررات مربوط به ساختمان و تجهیزات و سائل نقلیه ماشینی، آزمایشها،
کنترل‌ها.

* ضرورت داشتن گواهی‌نامه رانندگی که به کسانی که بیش از ۱۸ سال دارند
داده میشود.

* مسئولیت متصرف وسیله نقلیه بلحاظ خسارت جسمی و مادی که در نتیجه
عبور و مرور آن وارد میشود. عدم مسئولیت فقط در صورتی است که خسارت وارده
در نتیجه فورس‌ماژور یا خطای آشکار زیان‌دیده یا شخص ثالث باشد بدون اینکه
مسئولیت متصرف یا همکاران او مؤثر باشد.

* بیمه اجباری مسئولیت مدنی.

* بیمه خاصی که بوسیله دولت فدرال منعقد میشود و برای جبران خسارت
جسمی ناشی از عبور و مرور شبه جنحه و سائل نقلیه مسروقه میباشد.

در خاتمه ماده ۵۸ قانون تعهدات سوئیس بدلیل خصوصیت مبتنی بر اصلی که
دارد قابل ذکر است. طبق این ماده مالك هر غیر منقول یا ساختمان فنی از قبیل
جاده، پل، وسایل مربوط به عبور و مرور جاده مسئول جبران خساراتی است که به
لحاظ عدم نصب، ساختمان یا نگاهداری آنها وارد شده باشد. این مسئولیت بسیار
مؤکد است و رفع مجرمیت مالك در صورتی ممکن است که از خود رفع اتهام
کند.

همچنین باید توجه داشت که ضمانت اجرای تخلف از مقررات و قوانین مذکور
در فوق غرامت‌های شدید است. گاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
کلیه این مقررات منصفانه بوسیله پلیس و مقامات قضائی سوئیس بمورد اجراء
گذاشته میشود. لازم به یادآوری است که توقیف گواهی‌نامه رانندگی در صلاحیت
مقامات اداری میباشد.