

## حقوق عابر پیاده در گذر از سواره رو

دکتر احد قلی زاده \*

مورخ ۸۳/۷/۲۴

هیچ کس نیست که در لحظاتی از عمر خود عابر پیاده نباشد. حتی دارندگان بهترین وسائط نقلیه هم وقتی در یک خیابان یک طرفه اتومبیل خود را پارک می کنند مجبورند عرض خیابان را برای رسیدن به سمت چپ آن طی نمایند. بنابراین وقتی از عابر پیاده صحبت می شود منظور صحبت از افراد بدون وسیله نقلیه نیست بلکه منظور صحبت از افرادی است که به هر جهت مجبورند از عرض خیابان؛ جاده؛ شاهراه یا خطوط راه آهن و نظایر آنها بگذرند. عابر پیاده از این منظر عبارت است از یک مشت گوشت؛ پوست و استخوان که در مقابل انبوهی از آهن؛ شیشه و فولاد یعنی اتومبیل یا اتومبیل‌هایی که با شتاب به سوی او حرکت می کنند قرار گرفته است.

قانون گذار برای رفاه حال عابر پیاده کم و بیش مقرراتی را وضع نموده است. مثلاً در قانون توزیع عادلانه آب مصوب ۱۳۶۱/۱۲/۱۶ چنین آمده است که هیچ نهر و جوی و قنات و چاهی نباید در اماکن و جاده های عمومی و اماکن متبر که و باستانی حریم آنها به صورتی باشد که ایجاد خطر و مزاحمت برای ساکنین و عابرین و وسائط نقلیه و اماکن مذکور نماید. در همین رابطه، به موجب قانون تشکیل شهرداریها و انجمن شهرها و قصابات مصوب ۱۳۲۸/۵/۴؛ یکی از وظایف شهرداریها آنست که از گذراندن اشیاء در ایوانها و پنجره های مشرف به معابر عمومی جلوگیری نماید و همچنین از نصب ناودانهایی که موجب ریختن آب بر سر عابرین باشد ممانعت به عمل آورد. ولی این موارد مورد بحث ما نیستند. هدف این مقاله آن است که حقوق و تکالیف عابرین پیاده را در گذر از سواره روها مورد مطالعه قرار دهد. بنابراین مطالعه حاضر علاوه بر مقدمه، نتیجه گیری و پیشنهادات، مشتمل بر چهار بخش خواهد بود که عبارتند از تأثیر تفصیر بر مسئولیت، مسئولیت و مسئولین اجرایی، موقعیت عابر پیاده، و وضعیت خاص شاهراهها و پیاده روها.

**کلید واژه ها:** شاهراه- حریم - عابرین - قصابات - ایوانها- معابر عمومی - پل روگذر-

ترافیک، سواره رو

\* عضو هیات علمی دانشگاه اصفهان و وکیل دادگستری

## مقدمه

زمانی بود که پیاده و سواره در راه با هم شریک بودند و تفکیکی میان پیاده رو و سواره رو وجود نداشت. اکنون؛ در همه جا این تفکیک محقق شده است. ولی این امر بدین معنی نیست که پیاده ها از رفتن به سواره رو بی نیاز شده اند یا اینکه سواره ها از رفتن به پیاده رو. پیاده ها برای دسترسی به آنسوی سواره روها چاره ای جز عبور از سواره روها ندارند و سواره ها برای دسترسی به اماکنی نظیر پارکینگ و تعمیرگاه و انبار و غیره مجبورند از پیاده رو بگذرند؛ یا اینکه به دلخواه به عنوان موتورسوار از آن می گذرند و یا اتومبیل خود را در پیاده رو پارک می کنند.

با وجود اینکه طبق آمارهای منتشره سالیانه دهها هزار به تعداد اتومبیل ها در ایران اضافه می شود ولی افزایش پلهای عابر پیاده تناسبی با این افزایش ندارد. به نظر می رسد که در ازای افزایش هر صد اتومبیل به تعداد اتومبیل ها حداقل بایستی یک پل به پلهای عابر پیاده افزوده گردد، ولی آیا در حال حاضر چنین است؟ تجربه نشان می دهد که شاید به ازای هر هزار اتومبیل هم یک پل روگذر و یا زیرگذر به تعداد پلهای عابر پیاده اضافه نشده است. اتومبیلها ساخته می شوند؛ برای اینکه بتوانند حرکت نماید خیابانهایی ساخته می شوند و استراتژی آنست که به جای ساختن خیابانهای کم عرض اقدام به ساخت بزرگراهها بشود و باز به طور طبیعی استراتژی بر آن است که اتومبیلها هر چه سریعتر حرکت کنند تا از ترافیک و آلودگی هوا جلوگیری شود. مگر نه این است که هر چه سرعت اتومبیلها بیشتر شود از زمان حضور آنها در خیابانها کاسته می شود و بدین ترتیب ترافیک سبکتر می گردد. پس به نوعی همه چیز به ضرر عابر پیاده است و این وضعیت روز به روز وخیم تر می شود. زمانی بود که عابر پیاده وقتی قصد عبور از خیابان را داشت به دست چپ نگاه می کرد ماشین را می دید که لک لک کنان به سوی او می آید و با محاسبه سرعت آن بدون دغدغه خاطر از خیابان می گذشت ولی امروز که به دست چپ خود نگاه می کند سیل

خروشان‌ی از اتومبیلها را مشاهده می‌کند که سرعتشان سرسام‌آور است و شتابشان هرگونه محاسبه عابر را برهم می‌زند. شتاب این ماشینها آنچنان است که در ظرف چند ثانیه سرعتشان به حداکثر می‌رسد و هرگونه فرصت چاره‌جویی را از عابر پیاده می‌گیرد.

### تأثیر تقصیر بر مسئولیت

در این وضعیت، ماده ۸ قانون نحوه رسیدگی به تخلفات و اخذ جرائم رانندگی مصوب ۱۳۵۰/۳/۳۰ مقرر می‌دارد که در صورتی که عابر پیاده در عبور از سواره‌رو معابر و خیابانها جز از نقاطی که خط‌کشی شده و از نقاط عبور عابر پیاده است (محل مجاز) از محل دیگری (محلهای غیر مجاز) عبور نماید متخلف شناخته می‌شود. ... و در صورتیکه در این قبیل نقاط غیر مجاز وسیله نقلیه موتوری با عابر پیاده تصادف نماید راننده وسیله نقلیه در صورتی که کلیه مقررات راهنمایی و رانندگی را رعایت نموده باشد مسئول شناخته نمی‌شود. ... این ماده قانون حاوی نکات بسیار مهمی است. اول اینکه؛ عابر پیاده موظف است از محلهای مجاز تردد نماید. این مقرر هم جهت رعایت حال خود او و هم جهت ایجاد نظم در عبور و مرور وسایل نقلیه است. اگر او از محلهای مجاز عبور نکرد و اتفاقی افتاد در صورتی که راننده وسیله‌ای که با او برخورد کرده است فاقد هرگونه تقصیر باشد این عابر پیاده است که مقصر قلمداد می‌شود و نه تنها خسارتی را که به خودش وارد شده است را متحمل میشود بلکه باید از عهده خسارتی که به راننده وارد شده است نیز برآید.

آنچه گفته شد به آن سبب است که اگر چه در چنین موردی راننده مستقیماً در ایجاد خسارت نقش دارد و این ماشین اوست که خسارت را وارد می‌کند و در اصطلاح حقوقی، اگر چه راننده مباشر است و علی‌القاعده اوست که باید از عهده خسارت برآید ولی به دلیل اینکه راننده هیچ تقصیری را مرتکب نشده بنابراین مسئولیت به کسی

تحمیل می شود که اگر چه غیر مستقیم در حادثه نقش دارد ولی مقصر محسوب است یعنی عابر پیاده.

در اصطلاح حقوقی، در اینجا راننده مباشر است و عابر پیاده سبب و در صورتی که در موضوعی هم مباشر وجود داشته باشد و هم سبب یعنی در صورت جمع مباشر و سبب، اصل بر مسئولیت مباشر است مگر اینکه معلوم گردد نقش سبب در ایجاد خسارات اقوی است. از این قاعده، نتیجه دیگری هم گرفته می شود و آن اینکه اگر همین اتومبیل همین عابر را در روی خط عابر پیاده زده بود یعنی وضعیت طور دیگری بود که نه مباشر مقصر بود و نه سبب، در این صورت این راننده بود که مطابق اصلی که فوقاً گفته شد باید از عهده خسارت وارده و عابر پیاده برمی آمد و باز این به آن دلیل است که مباشر همواره مسئول است اعم از اینکه مقصر بوده باشد یا نباشد مگر اینکه دیگری مقصر باشد و بتوان خسارت را به عمل او نسبت داد. و باز از همین قاعده نتیجه گرفته می شود که هر گاه هم مباشر مقصر باشد و هم سبب، یعنی اگر قضیه طوری باشد که در آن هم راننده مقصر باشد مثلاً سرعتش غیر مجاز باشد یا در حال سبقت غیر مجاز باشد و هم عابر مقصر باشد و در حال عبور از محل غیر مجاز باشد در این صورت باز مسئولیت به مباشر تحمیل می گردد و این امر مطابق با اصلی است که فوقاً مطرح گردید.

در این مورد، باید توجه داشت که تقصیر در مفهوم حقوقی عبارت است از تعدی یا تفریط. تعدی یعنی انجام دادن کاری که نباید انجام می شد و تفریط عبارت است از انجام ندادن کاری که باید انجام می شد. وقتی یک راننده اقدام به روشن کردن چراغهای خود در هنگام رانندگی در شب یا رفع عیب آنها نمی کند و این امر باعث ایجاد حادثه می شود در واقع تفریط او باعث این اتفاق شده است یعنی راننده کاری را که باید انجام می داد انجام نداده است در حالی که وقتی یک عابر پیاده علی‌رغم نزدیک بودن به پل عابر پیاده اقدام به عبور از آن ننموده و از عرض خیابان می گذرد

چون او در این جا کاری را انجام داده که نباید انجام می داد گفته می شود که او تعدی نموده است. در هر حال ، این موضوع شق دیگری نیز دارد و آن اینکه با توجه به آنچه فوقاً گفته شد تردیدی باقی نمی ماند که اگر عابر پیاده در حال عبور از محل خط کشی شده باشد و اتومبیلی که راننده آن مقصر است با او برخورد نماید در این صورت راننده مقصر است و باید از عهده خسارات وارده برآید.

### مسئولیت و مسئولین اجرایی

یک نکته مهم در مورد مسئولیت عابر پیاده که از محل غیر خط کشی شده عبور می کند وجود دارد و آن اینکه اگر مسئولین امر خط کشی خیابان در انجام وظیفه خود اهمال کرده بودند و در واقع تفریط از سوی ایشان بود چه باید کرد . برای مثال ، در یک جاده پرپیچ و خم روستایی که تقریباً هیچ جای آن خط کشی نشده است چگونه میتوان ادعا کرد که عابر پیاده مقصر است چون از محل خط کشی شده عبور نکرده است. در این گونه موارد، در واقع عابر پیاده حق دارد از هر جای خیابان که مایل است عبور کند و اگر تصادفی اتفاق افتاد طبق قاعده اصلی این مباشر یعنی راننده است که مسئول است و هیچ مسئولیتی برعهده عابر نیست. البته ، این بدان دلیل است که به نظر می رسد در جاده ها تکلیفی به ایجاد خط عابر پیاده توسط مسئولین مربوطه نیست و درجایی که چنین تکلیفی برای مسئولین وجود ندارد برای عابری پیاده هم هیچ تکلیفی از نظر عبور از خط عابر پیاده وجود نخواهد داشت. البته در این مورد هم به نظر می رسد که اگر بتوان ثابت نمود که عابر پیاده مقصر است مثلاً اگر ثابت شود که عابر پیاده در حال فرار بوده و جلوی ماشین پریده و برای راننده هیچگونه امکان فرار از این حادثه نبوده است در این صورت این عابر پیاده است که بایستی مسبب و مسئول شناخته شود.

در ادامه ماده قانونی که فوقاً مورد بحث بود آمده است که برای اجرای مقررات این ماده ادارات مسئول امر عبور و مرور بر حسب مورد ( شهرداری ، شهرداری ، ژاندار مری ) مکلفند قبلاً خیابان یا مسیر یا معبر مورد نظر را از حیث پیاده رو و خط کشی و نصب چراغ و کلیه علائم لازم و ایمنی عابر پیاده و رانندگان وسیله نقلیه موتوری کاملاً مهیا و تامین کنند ... این به آن معنی است که مسئولین عبور و مرور یعنی اداره راهنمایی و رانندگی یا راهداری مسئولند وظایفی را در این رابطه انجام دهند و اگر به وظایف خود عمل نکردند در واقع دوجواب برای مسئله پیش میاید. اول اینکه گفته شود چون علائم مکلف کننده عابر پیاده وجود ندارد بنابراین هیچ تکلیفی برای عابر به رعایت آنها نیست و در نتیجه مطابق قاعده کلی اصل بر مسئولیت مباشر است یعنی همان مطلبی که در حال حاضر اعمال می گردد . دوم اینکه با توجه به تعداد دائم التزاید اتومبیل ها و تغییر کیفی وضعیت عبور و مرور و تحویل انکار ناپذیر سیستم عبور و مرور ، عدم انجام وظیفه توسط مسئولین امر عبور و مرور تفریط و تقصیر ایشان به حساب آمده و مسئولیت را به ایشان تحمیل شود.

برای مثال، در یک سه راهی مثل سه راهی آدران در جاده ساوه - تهران که یک گذرگاه صنعتی و محل عبور و مرور هم ماشینهای شخصی وهم ماشینهای سنگین و تریلر های کانتینردار و کامیونهای بزرگ و در کنار همه آنها محل عبور و مرور عابرین پیاده است اگر چراغ خطر مربوط که تنظیم کننده عبور و مرور آن محل است خراب شد و مسئولین امر به خرابی آن اهمیت ندادند و این امر باعث شد که اتومبیلی با عابر پیاده ای برخورد نماید آیا باید راننده را مقصر دانست یا اینکه باید اداره راهنمایی و رانندگی را مقصر دانست و مسئولیت را به او تحمیل نمود اگر چه اداره راهنمایی و رانندگی در این مورد سبب دور محسوب شود.

اگر چنین مقرر شد یعنی قرار شد از اسلوب سنتی تحمیل مسئولیت که در آن فقط دو عامل یعنی راننده و عابر وجود داشت عدول کرده و به اسلوب جدید یعنی راننده و عابر

و مسئول برسیم آیا آن وضعیتی که اکنون وجود دارد یعنی وضعیتی که در آن مسئول در واقع هم مسئول کنترل عبور و مرور و فراهم کردن وسائل ایمنی راهها و درعین حال به نوعی کارشناس تعیین و تشخیص تقصیر درمیان عابر و راننده است ادامه پیدا کند؟ یعنی آیا ماموران راهنمایی و رانندگی می توانند همچنان در این رابطه نقش گذشته خود را بازی کرده و مثلاً با کشیدن کروکی بعد از وقوع تصادف به نوعی در تعیین مقصر قضاوت نمایند؟ چگونه کسی که خود می تواند یکی از عوامل ایجاد تصادف باشد می تواند درمیان بقیه عوامل به قضاوت نشسته و یکی را به دیگری ترجیح دهد و نیم نگاهی به تعدی یا تفریطی که خود یا مسئولین همپراز از او انجام داده اند نداشته باشند.

توجه داشته باشیم که در اسلوب سنتی اداره راهنمایی و رانندگی اگر کاری انجام می داد، اگر درجایی تابلویی نصب می کرد اگر در محلی چراغی جهت تنظیم عبور و مرور بر پا می نمود این امر لطف تلقی می شد و انجام دهنده آن یک نیکوکاری و احسان دل بخواه انجام داده بود و طبیعی بود که محسن ( نیکوکار ) مبری از مسئولیت بود. ولی در اسلوب جدید مسلماً چنین نخواهد بود. این اسلوب به نوعی در ماده ۱۱ قانون مسئولیت مدنی مصوب ۱۳۳۹/۲/۷ به تأیید رسیده است. این ماده مقرر می دارد که کارمندان دولت و شهرداریها و موسسات وابسته به آن که به مناسبت انجام وظیفه عمداً یا در نتیجه بی احتیاطی خساراتی به اشخاص وارد نمایند شخصاً مسئول جبران خسارات وارده می باشند؛ ولی هرگاه خسارات وارده مستند به عمل آنان نبوده و مربوط به نقص وسائل ادارات و موسسات مزبور باشد در این صورت جبران خسارات برعهده اداره یا موسسه مربوط است.."

در ادامه ماده فوق الذکر آمده است که عدم مسئولیت راننده مانع استفاده شخص ثالث از مقررات بیمه نخواهد بود. در این مورد لازم است به ماهیت عقد بیمه توجه کنیم. عقد بیمه عقدی است که بین بیمه گر ( شرکت بیمه ) و بیمه گذار ( راننده ) منعقد میگردد

و ذینفع بیمه شخص ثالثی است که در اثر حادثه رانندگی آسیب می بیند. مهم آن است که حادثه ای اتفاق افتاده باشد و شخص ثالثی از آن زیان دیده باشد. در عقد بیمه تعلیق وجود دارد یعنی تعهد بیمه گر به پرداخت خسارت منوط به وقوع حادثه و ایجاد خسارت به شخص ثالث است و این امر منوط به آن نیست که ذینفع بیمه مقصر نباشد. به همین دلیل، شخص ثالث حتی اگر در حال گذر از محل‌های غیر مجاز دچار حادثه شده باشد میتواند از بیمه اتومبیلی که با او تصادف کرده است استفاده نماید. البته، باید توجه داشت که این مورد به معنی تحمیل مسئولیت به راننده نیست و در واقع این یک اقدام مربوط به رفاه اجتماعی است که توسط قانونگذار اندیشیده شده است.

### موقعیت عابر پیاده

آنچه فوقاً درباره مسئولیت گفته شد به نحو دیگری در تبصره ماده ۸ قانون فوق الذکر که بموجب قانون الحاق ده تبصره به قانون نحوه رسیدگی به تخلفات و اخذ جرائم رانندگی مصوب ۱۳۵۴/۴/۲۵ به آن افزوده شده بیان گردیده است. آن تبصره مقرر میدارد که "در شهر تهران در خیابانهایی که به وسایل ایمنی عبور عابر پیاده مجهز شده باشد و به وسیله شهرداری برای اطلاع عامه آگهی شود عابر پیاده مکلف است فقط از محل‌های مخصوص عابر پیاده عبور کند در غیر اینصورت اگر تصادف بین وسیله نقلیه و عابر پیاده در سواره رو واقع شود مشروط به آن که راننده مست نبوده و گواهینامه مجاز راننده داشته باشد و با سرعت مجاز حرکت کرده و وسیله نقلیه او نقص فنی موثر در حادثه نداشته باشد و در صورتی که سه نفر افسر ارشد کارشناس تصادفات راهنمایی و رانندگی عدم مسئولیت راننده را گواهی نمایند مسئولیت جزایی متوجه راننده نخواهد بود و راننده آزاد خواهد شد و پرونده به مراجع قضایی جهت اقدام مقتضی ارسال میشود." در واقع، ماده ۸ فوق الذکر، تکلیف جنبه مدنی موضوع را مشخص کرده بود



وتبصره آن تکلیف جنبه جزایی موضوع رامشخص نموده است. اگر دراین مورد، پرونده به مراجع قضایی ارسال میشود جهت تأیید مسئولیت جزایی راننده و توجه به داشتن یانداستن مسئولیت مدنی توسط ایشان میباشد. مسئله ای که دراینجا وجود دارد مسئولیت راننده در صورت تصادف با عابر پیاده در محل های خط کشی شده میباشد ماده ۸ و تبصره آن در واقع به این منظور وضع شده است که به عبور و مرور بی خطر توسط راننده و عابر پیاده کمک نموده آنرا منظم نماید.

ولی غیر از مشکلی که در مورد عدم توجه به انجام خط کشی و فاصله خط کشی ها در فوق گفته شد که نمیشود از یک نفر انتظار داشت که برای عبور از عرض خیابان مثلاً ماشین بگیرد و خود را به خط عابر پیاده برساند بعد از گذر از خط عابر پیاده دوباره ماشین بگیرد و برگردد تا برسد به آن طرف خیابان، روبروی محلی که قبلاً در آن ایستاده بود، بنابراین، فاصله خط کشی ها بسته به نیازی که به عبور و مرور در منطقه وجود دارد حتماً باید معین و اینکه ما انتظار داشته باشیم عابر پیاده مثلاً یک کیلومتر راه برود تا به خط عابر پیاده برسد تکلیف مالایطاق است و مورد پذیرش نیست.

در مورد آنچه گفته شد بند ۹ ماده یازدهم کنوانسیون عبور و مرور در جاده ها و علائم راهها که ایران هم در ۱۳۵۴/۱۱/۲۶ به آن ملحق گردیده و بنابراین قوانین آن کنوانسیون مثل قوانین داخلی ایران در این کشور قابل اجراء هستند مقرر میدارد "یک وسیله نقلیه نبایستی از وسایل نقلیه دیگری که در حال نزدیک شدن به محل عبور عابر پیاده بوده و یا بلافاصله قبل از محل مزبور توقف نموده سبقت بگیرد مگر با چنان سرعت کمی که بتواند به محض مشاهده عابر توقف نماید. مفاد این بند مانع از آن نیست که طرفهای متعاقد و یا واحدهای تابعه آن سبقت در یک فاصله معینی از محل عبور عابر پیاده را ممنوع سازند، و یا محدودیتهای بیشتری به راننده وسیله نقلیه ای که بخواهد از وسیله نقلیه دیگری که بلافاصله قبل از محل مزبور توقف نموده سبقت

بگیرد تحمیل نماید. همانطور که ملاحظه می شود این ماده به تقریباً اصلی ترین مشکل عابر پیاده چه در هنگام عبور از محل خط کشی شده و چه در هنگام عبور از محل غیر خط کشی شده اشاره دارد. آن خطر این است که شخص عابر برای مثال در نگاه به سمت چپ خود مشاهده می کند در فاصله پنجاه متری او در خط وسط خیابان اتوبوس شرکت واحد به او نزدیک میشود و عابر با توجه به حجم اتوبوس در وضعی نیست که بتواند اتومبیل آنسوی اتوبوس را که یک اتومبیل پر شتاب مدل جدید و در حال سبقت از اتوبوس است را ملاحظه نماید. عابر با بیخبری از آنچه در خط سبقت در جریان است به راه میافتد ولی بعد از پشت سر گذاشتن خط دوم و خطر برخورد با اتوبوس، ناگهان با اتومبیلی که در حال سبقت است روبرو میشود، اتومبیلی که سازندگان اگر چه سرعت و شتاب آن را به حداکثر رسانیده اند امکان متوقف ساختن آن به نحو بی خطر در کمترین زمان را فراهم نیلورده اند، اگر ترمز کند واژگون میشود و اگر ترمز نکند عابر پیاده در یک چشم بر هم زدن در اثر برخورد به هوا میرود و...

در چنین وضعیتی عابر را نمیتوان مقصر دانست مخصوصاً اگر در حال عبور از خط عابر پیاده باشد ولی اتومبیل هم چندان مقصر نیست چرا که خط عابر پیاده معمولاً از فاصله ای که دیدن آن مفید فایده است قابل رویت نیست اگر هم تابلویی جهت تذکر آن باشد که معمولاً نیست در سمت راست جاده یا خیابان قرار دارد و حائل شدن اتوبوس مانع از آن است که راننده ای که در خط سبقت قرار دارد بتواند آنرا ملاحظه کند. تابلو تذکرات ضروری به راننده ای که در حال سبقت است باید در بلوار وسط خیابان نصب شده باشد طوری که راننده مزبور آنرا حتماً مشاهده نماید.

## وضعیت خاص شاهراهها و پیاده روها

درباره آنچه گفته شد شاهراهها وضعیت بخصوصی دارند. ولی اول باید تعریف شاهراه را مشخص نمود. بموجب ماده ۱ قانون ایمنی راهها و راه آهن مصوب ۱۳۴۹/۴/۷، شاهراه به راهی اطلاق می شود که حداقل دارای دو خط اتومبیل رو و یک شانه حداقل به عرض سه متر برای هر طرف رفت و برگشت بوده و دو طرف آن بنحوی محصور و در تمام طول شاهراه از هم کاملاً مجزا باشد و ارتباط آنها با هم فقط به وسیله راههای فرعی که از زیر یا بالای شاهراه عبور کند تامین شود و هیچ راه دیگری آن را قطع نکند. از داشتن شانه (خاکی) و نظایر آن که بگذریم بنظر میرسد که با توجه به نقطه اتکاء اصلی تعریف فوق، برای مثال به بزرگراه شهید چمران تهران مادام که توسط خیابانهای نظیر انقلاب، ستارخان، باقرخان، و سئول قطع می شود نمیتوان لفظ شاهراه را اطلاق نمود. و یا بنظر میرسد که لفظ شاهراه یک لفظ بسیط است نمیشود گفت که مثلاً از تقاطع باقرخان تا تقاطع سئول مشمول این تعریف است پس این قسمت شاهراه است. اگر این تعریف باب شود خیلی از خیابانهای کوتاه دوطرفه مشمول این تعریف خواهند بود که البته آن خیابانها فاقد آن مشخصه فرعی تعریف یعنی داشتن شانه خاکی هستند. ولی در هر حال، تردیدی نیست که اتوبان قم و اتوبان تهران کرج و سایر اتوبانها نظیر اتوبان تهران اصفهان مشمول این تعریف هستند.

آنچه که شناسایی شاهراه را از سایر راهها حائز اهمیت می سازد آنست که بموجب ماده ۴ قانون ایمنی راهها و راه آهن مصوب ۱۳۴۹/۴/۷ ورود و عبور عابرین پیاده و انواع وسائط نقلیه غیر مجاز و عبور دادن دام در شاهراه ها و همچنین توقف وسائط نقلیه در خطوط عبور ممنوع است. هرگاه به جهات مذکور حادثه ای واقع شود که منجر به ضرب یا جرح یا قتل یا خسارت مالی شود راننده مجاز است که وسیله نقلیه او مجاز به حرکت در شاهراه باشد نسبت به موارد فوق مسئولیت نخواهد داشت ولی در هر حال مکلف است در صورت بروز حادثه وسیله نقلیه را در شانه سمت راست

متوقف نموده و مصدوم را با وسیله نقلیه خود با وسیله نقلیه دیگری بلافاصله به اولین درمانگاه یا بیمارستان برساند و مراتب را به مامورین انتظامی اطلاع دهد.

با مذاقه درموارد فوق درمی یابیم که برخلاف اصل کلی که در ابتدای بحث راجع به اینکه اصل بر مسئولیت مباشر یعنی راننده است مگر اینکه خلاف آن ثابت شود و معلوم گردد که سبب اقوی از مباشر است، در شاهراهها قاعده حقوقی دیگری اعمال میشود و در این سواره روها اصل بر عدم مسئولیت مطلق راننده نسبت به حوادث واقعه نسبت به عابر پیاده است. یعنی در مورد خیابانها عابر پیاده حق داشت که از عرض خیابان بگذرد ولی اگر گذشتن او باعث تصادف می شد در صورتی که معلوم می شد راننده مقصر نیست تقصیر به عهده عابر نهاده می شد در حالی که در این مورد، یعنی مورد شاهراهها، اصولاً عابر حق قدم گذاشتن به شاهراه را ندارد و قاعدتاً هیچ جای شاهراه دارای خط کشی برای عبور عابر پیاده و نظایر آنهم نیست.

بنظر میرسد محدوده اصل فوق تا به آنجاست که اگر راننده ای که از شاهراه میگذرد در اثر تخلفاتی نظیر سبقت یا سرعت غیر مجاز هم باعث تصادف با عابر پیاده شده باشد باز نمیتوان مسئولیت را به او تحمیل نمود و مطابق قاعده این عابر است که با وارد شدن به این منطقه غیر مجاز باعث شده است ضرری به او وارد شود و خود کرده را تدبیر نیست. چنین راننده ای فقط یک تکلیف دارد و آن اینکه مکلف است بعد از بروز حادثه وسیله نقلیه را در شانه سمت راست متوقف نموده و مصدوم را با وسیله نقلیه خود یا وسیله نقلیه دیگر بلافاصله به اولین درمانگاه یا بیمارستان برساند و مراتب را به مامورین انتظامی اطلاع دهد. اما تاثیر این تکلیف بر مسئولیت راننده چیست؟ منظور این است که اگر راننده بعد از برخورد با عابر پیاده در اتوبان اقدام به انجام تکلیف خود ننموده یعنی عابر را به بیمارستان نرساند و در اثر حادثه و گذشت زمان عابر فوت نمود آیا در این صورت راننده مسئول است و باید از عهده دیه برآید یا اینکه این تکلیف هیچ تاثیری از این نظر ندارد. بنظر میرسد که این تکلیف قانونی

باعث میشود که اگر کارشناسان پزشکی قانونی معتقد باشند که اگر راننده اقدام به رسانیدن عابر مصدوم به بیمارستان مینمود او میتواندست زنده بماند دراین صورت باید به موضوع ترتیب اثر داده و راننده را مسئول فوت عابر دانست، با اینحال این نکته همچنان قابل تامل است که احتمالاً اگر راننده اقدام به چنین عملی هم مینمود باز هم بودن ترافیک، یا نبودن دکتر در درمانگاه و نظایر آن باعث میشد تا نتوان جان شخص را نجات داد ضمن اینکه این راننده نبوده است که اقدام به آغاز این عمل نموده بلکه این عابر پیاده بوده که اقدام به این عمل نموده و در واقع در مقام شک در اینکه آیا مسئولیت با عابر پیاده است یا با راننده، همچنان باید به اصل پایبند بود مگر اینکه دلیلی بر استثناء نمودن مورد از اصل پیدا کنیم.

دراین مورد هم قانونگذار در تبصره مورد بحث قید نموده است که وزارت راه مکلف است محل های توقف ضروری مجاز و سائط نقلیه در طول شاهراهها را ایجاد کند. و همچنان بحث سابق درباره استنکاف مسئولین از انجام وظیفه قانونی و حوادث ناشی از آن و فرض مسئولیت برای ایشان نسبت به آن حوادث مطرح است. مسلماً اداره راهنمایی و رانندگی نباید رسالت خود را فراموش کرده و چنان گمان نماید که وظیفه آن بهره بردن از جرائم خواسته و ناخواسته رانندگان و پرکردن قبض های جریمه است. همان جریمه ها هم که به وقت ضرورت و با هدف تنظیم ترافیک از رانندگان اخذ میشود آنگاه که حوادث اتفاقی ناشی از تفریط و کوتاهی اداره راهنمایی و رانندگی باشد بایستی که نسبت به چاله هایی که در خیابانها ایجاد میشود و در اثر اهمال شهرداری آن چاله های پر نمیشوند و باعث خسارت میگرددند شهرداری مسئول است پس چرا اداره راهنمایی و رانندگی با وزارت راه و نظایر آن نباید مسئول باشند.

## نتیجه گیری

وقتی از عابر پیاده و حقوق و تکالیف او سخن میگوئیم در واقع از همه افراد ملت سخن به میان آورده ایم. و اگر چه بحث از حقوق و تکالیف عابر پیاده در ظاهر کم اهمیت جلوه میکند ولی بدون تردید در وضعیت کنونی ارتباط مستمر انسان و ماشین از مهمترین بحثهایی است که بایستی انجام شود و حقوق مربوطه را مطابق با روز و مطابق با نیازهای جامعه و مردم ارتقاء دهد. در رویارویی انسان و ماشین بایستی از انسان که ضعیف است و آسیب پذیر و درعین حال اشرف مخلوقات عالم است و جان و مالش محترم میباشد حمایت شود. در این مقام، موضوع اصلی بحث چگونگی تحمیل خسارت به راننده یا عابر نیست بلکه بحث اصلی آن است که چه کنیم تا هیچ حادثه ای اتفاق نیافتد و چگونه از جان و مال عابر یا مال و حیثیت راننده حفاظت نمائیم.

تردیدی نیست که با انکار آنچه بعنوان تعامل میان سواره و پیاده در جامعه وجود دارد نیز مشکلات موجود قابل حل نیستند. در این رابطه، آشکار است که در تهران و شهرهای بزرگ برنامه ریزی شهری در آن جهت است که برای فائق آمدن بر مشکلات ترافیک اقدام به ساختن شاهراههای درون شهری بشود. ولی در این رابطه، نباید عابر پیاده را نادیده انگاشت و در تمام تصمیماتی که گرفته میشود بایستی حقوق عابر رعایت گردد و تکلیف مالا یطاق نباید نسبت به عابر انجام شود و گرنه این نه حل مسئله بلکه غلط حل کردن مسئله خواهد بود.

مطالعه حقوق عابر پیاده نشان داد که عابر موظف است از محل‌های مجاز عبور نماید و ضمانت اجرایی این تکلیف آن است که در صورت عدم توجه به این تکلیف او ممکن است مسئول شناخته شود و علاوه بر اینکه خونسش به هدر میرود مسئول جبران خسارات راننده زیان دیده نیز باشد. در حالیکه عبور از خط عابر پیاده اگر چه با توجه به آنچه که در متن گفته شد چندان باعث پیشگیری از حوادث نباشد لاقلاً باعث

میشود که خود او به هدر نرود یا مسئولیت حادثه بر دوش او سنگینی نخواهد کرد. در این موارد، حقوق کاملاً روشن است و جای تفسیر و تاویل نیست. ولی مسئولین عبور و مرور یعنی اداره راهنمایی و رانندگی یا راهداری نیز در این رابطه وظایفی دارند که نباید آن وظایف را کم اهمیت تلقی نمود و بنظر میرسد که حقوق در این مورد ضعیف و فاقد کیفیت لازم است.

امروزه بر کسی پوشیده نیست که اداره این همه ماشین و این همه عابر پیاده بدون برنامه ریزی و انجام پیش بینی های لازم امکان ندارد. وضعیت طوری است که نه عابر پیاده در آن نقش چندانی ایفاء میکند و نه راننده، بلکه این مجموعه پیچیده ای از روابط مبتنی بر نیاز و نظامات است که نقش آفرین اصلی است و در واقع در آنچه اتفاق میافتد مسئولین مربوطه نقش اصلی را بازی میکند. حال که ایشان نقش اصلی را دارند بایستی مسئولیت اصلی هم به عهده ایشان باشد. آنجا که آنچه اتفاق میافتد خارج از اراده راننده یا عابر است چگونه میتوان یکی از آن دو را مسئول دانست.

## پیشنهادهات

باتوجه به مطالعه انجام شده، بنظر میرسد لازم است که مقررات کهنه و پراکنده در زمینه عبور و مرور نسخ و بجای آنها مقررات در قالبی واحد و مفصل تصویب گردد. باید ساختن پلهای عابر پیاده با تعداد اتومبیلهایی که ساخته یا وارد کشور میشود طبق معادله متناسب شود مثلاً شهرداری موظف باشد درازاء هر صد اتومبیلی که در شهری شماره میشود یک پل بر پلهای عابر پیاده اضافه نماید. اگر درجایی پل عابر پیاده وجود نداشت بایستی در صورت عریض بودن خیابان با بلوار بندی مناسب ترتیبی اتخاذ شود که از هر ۵ متر عابر پیاده درجایی بلندتر از خیابان ایستاده و خود را برای ادامه گذر از خیابان آماده نماید. باید با نصب تابلو و نظایر آن بگونه ای عمل شود که راننده با توجه به حداکثر سرعتی که میتواند داشته باشد قبل از رسیدن به محل عبور عابر پیاده از

وجود آن آگاه گردد. در مورد رانندگان که در خطر سبقت هستند این مسئله باید در نظر گرفته شود که احتمالاً حائل اتوبوس یا کامیون و نظایر آنها مانع از مشاهده تابلوهایی که در سمت راست خیابان است توسط ایشان خواهد شد. قضات محترم وقتی با این مسئله روبرو میشوند که عابر پیاده در محلی که خط کشی نشده بوده است با اتومبیل تصادف کرده است باید تحقیق نمایند که آیا در آن نزدیکی خط عابر پیاده وجود داشته یا خیر و اینکه فاصله آن خط تا محل حادثه چقدر بوده است.

در حقوق مربوط به ترافیک بایستی به مسئولیت مسئولین اجرایی بطور کاملتری پرداخته شود تا حقوق این رشته از وضعیت سنتی آن به وضعیت کار آمد جدید متحول گردد. فاصله خط کشی ها باید بنحوی باشد که آن فاصله عرفاً برای عابر پیاده قابل تحمل باشد. همین قاعده بایستی در ایجاد پلهای روگذر یا زیر گذر مربوط به شاهراهها نیز رعایت گردد. رانندگان باید موکداً موظف باشند که در محلهای عابر پیاده از سرعت خود بکاهند و از نظر سرعت میان محل عابر پیاده و سایر محلها فرق قائل شوند. و بالاخره، باید در محلهایی که عبور عابر پیاده در آنجا زیاد است چراغ عابر پیاده نصب شود حتی اگر آن محل یا تقاطع نباشد و با روشن شدن چراغ سبز برای مردم، ایشان و با روشن شدن چراغ سبز برای اتومبیلها، آنها از خیابان عبور نمایند این از ضروریات خیابانهای بلند، عریض و بدون تقاطع است.



## فهرست منافع وماخذ

- ۱- قانون الحاق ده تبصره به قانون نحوه رسیدگی به تخلفات و اخذ جرائم رانندگی مصوب ۱۳۵۴/۴/۲۵
- ۲- قانون تشدید مجازات موتورسیکلت سواران متخلف مصوب ۱۳۵۲/۳/۲۴
- ۳- قانون تشکیل شهرداریها و انجمن شهرها و قصابات مصوب ۱۳۲۸/۵/۴
- ۴- قانون توزیع عادلانه آب مصوب ۱۳۶۱/۱۲/۱۶
- ۵- قانون مسئولیت مدنی مصوب ۱۳۳۹/۲/۷
- ۶- قانون نحوه رسیدگی به تخلفات و اخذ جرایم رانندگی مصوب ۱۳۵۰/۳/۳۰
- ۷- کنوانسیون عبور و مرور درجاده ها و علائم راهها مصوب ۱۳۴۷ که ایران در ۱۳۵۴/۱۱/۲۶ به آن ملحق گردیده است.

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی  
پرتال جامع علوم انسانی