

بسیار

پیشگیری از جرایم و تخلفات راهنمایی و رانندگی
در حقوق کیفری ایران

مؤلف:

جواد دهقان (دانشجوی دکتری رشته حقوق کیفری و جرم شناسی)

سرشناسه	: دهقان، جواد، ۱۳۷۱-
عنوان قراردادی	: ایران. قوانین و احکام Iran. Laws, etc
عنوان و نام پدیدآور	: پیشگیری از جرایم و تخلفات راهنمایی و رانندگی در حقوق کیفری ایران/مؤلف جواد دهقان.
مشخصات نشر	: تهران: انتشارات راه دکتري: سنجش و دانش، ۱۳۹۸.
مشخصات ظاهري	: ۹۶ ص.
شابک	: ۹۷۸-۶۲۲-۲۴۱-۱۰۹-۱
وضعیت فهرست نویسی	: فیپا
یادداشت	: کتابنامه: ص. ۹۱.
موضوع	: رانندگی -- قوانین و مقررات -- ایران
موضوع	: Traffic regulations -- Iran
رده بندی کنگره	: ۳۴۴۳KMH
رده بندی دیویی	: ۵۵۰۹۴۴/۳۴۳
شماره کتابشناسی ملی	: ۵۷۲۶۹۸۳



www.sanjesh.ir
sanjeshodanesh@iran.ir

عنوان: **پیشگیری از جرایم و تخلفات راهنمایی و رانندگی در حقوق کیفری ایران**

مؤلف: جواد دهقان

ناشر: انتشارات سنجش و دانش

نوبت چاپ: اول ۱۳۹۸

صفحه آرایي: مهدیه مخبری

طراح جلد: مهتاب دوستی

ناظر: نسرين خاني

تیراژ: ۵۰۰ نسخه

«کلیه حقوق برای مؤلف محفوظ است»

بهاء: ۲۵۰۰۰۰ ریال

چاپ و نشر: تهران، ملارد، مارلیک، بلوار هفت تیر، مجتمع تجاری اداری امیر، آکادمی تخصصی دکتری

مرکز پخش: تهران، خیابان انقلاب، خیابان دانشگاه، پلاک ۱۲۶

تلفن تماس: ۰۲۱-۶۵۱۴۰۰۲۷

تقدیم بہ

عمومی شہیدم، شہید جلال دہقان

باتقدیر و تشکر از پدر و مادر عزیزم

از اساتید ارجمندم آقایان دکتر ناصر قاسمی و دکتر فرید محسنی که بارها نمودهای خویش مراد انجام این مجموعه یاری

دادند، سپاسگزارم.

فهرست مطالب

صفحه	عنوان
۱	مقدمه
۸	فصل اول
۸	مفاهیم (پیشگیری، جرایم و تخلفات راهنمایی و رانندگی)
۹	مبحث اول: مفهوم پیشگیری از جرم و انواع آن
۹	گفتار اول: مفهوم پیشگیری از جرم
۱۱	گفتار دوم: انواع پیشگیری از جرم
۱۱	بند اول: پیشگیری کیفری
۱۴	راهبردهای رشد مدار
۱۵	راهبردهای جامع‌مدار
۱۸	تکنیکهای مبتنی بر افزایش تلاش و زحمت ارتکاب جرم
۱۸	سخت کردن آماج جرم
۱۸	کنترل دسترسی به آماج جرم
۱۹	غربال خروجیها
۱۹	منحرف کردن بزهکاران از آماج جرم
۱۹	کنترل وسایل تسهیل کننده جرم
۲۰	تکنیک های مبتنی بر افزایش خطرات قابل پیش بینی جرم
۲۰	توسعه محافظت
۲۰	کمک به نظارت طبیعی
۲۱	کاهش گمنامی
۲۱	استفاده از مدیران محلی در پیشگیری
۲۲	تقویت نظارت رسمی
۲۲	تکنیک های مبتنی بر کاهش منافع قابل پیش بینی جرم
۲۲	نهمان کردن آماج جرم
۲۳	از دسترس خارج کردن آماج جرم
۲۳	مشخص کردن اموال
۲۳	بر هم زدن بازارهای غیر قانونی
۲۴	از بین بردن سود
۲۴	تکنیک های مبتنی بر کاهش تحریک بزهکاران
۲۴	کاهش ناکامی و فشار

۲۵	اجتناب از ستیزه
۲۵	کاهش تحریک هیجانی
۲۵	خستگی کردن فشار روانی
۲۶	نهی از تقلید
۲۶	تکنیک های مبتنی بر حذف بهانه ها
۲۶	وضع قواعد خاص
۲۶	هشدار یا راهنمایی قبلی
۲۷	تحریک وجدان
۲۷	کمک به هماهنگی
۲۸	کنترل مواد مخدر یا الکلی
۲۸	مبحث دوم: مفهوم جرایم و تخلفات راهنمایی و رانندگی
۲۹	گفتار اول: مفهوم جرم و تخلف
۳۲	گفتار دوم: جرایم راهنمایی و رانندگی
۳۲	بند اول: قتل غیر عمدی ناشی از تخلفات رانندگی
۳۴	بند دوم: صدمه های بدنی غیر عمدی ناشی از تخلفات رانندگی
۳۸	گفتار سوم: تخلفات راهنمایی و رانندگی
۴۳	مبحث سوم: علت شناسی جرایم و تخلفات راهنمایی و رانندگی
۴۴	گفتار اول: علل انسانی
۴۵	گفتار دوم: علل ناشی از ضعف در طراحی و ساخت وسایل نقلیه ایمنی
۴۶	گفتار سوم: علل و ریشه های محیطی
۴۷	گفتار چهارم: علل نظارتی و مدیریتی
۴۹	فصل دوم
۴۹	مقررات قانونی و راهکارهای پیشگیرانه کیفی از جرایم و تخلفات راهنمایی و رانندگی
۵۰	مبحث اول: سیر تقنینی جرایم و تخلفات راهنمایی و رانندگی
۵۱	بند اول: نظام نامه درشکه های عمومی مصوب سال ۱۳۱۷ هجری شمسی
۵۷	گفتار دوم: مقررات راهنمایی و رانندگی بعد از انقلاب اسلامی
۶۷	گفتار اول: ساز و کار قطعیت مجازات ها
۶۸	بند اول: قبل از ارتکاب تخلف (قطعیت در کشف تخلف)
۶۹	بند دوم: بعد از ارتکاب تخلف (قطعیت در اعمال مجازات ها)
۷۱	گفتار دوم: ساز و کار سرعت مجازات ها
۷۲	گفتار سوم: ساز و کار شدت مجازات ها

۷۵	فصل سوم
۷۶	مبحث اول: راهکارهای پیشگیرانه موقعیت مدار
۷۷	گفتار اول: ایمنی خودرو و سرنشینان
۷۷	بند اول: تجهیز وسایل نقلیه به سیستم های محافظت کننده
۷۹	بند دوم: کنترل سلامت و هوشیاری رانندگان
۸۰	گفتار دوم: ایمنی راهها و جادهها
۸۰	بند اول: مدیریت علائم و امکانات راهها و جاده ها
۸۳	مبحث دوم: راهکارهای پیشگیرانه جامعه مدار
۸۳	گفتار اول: آموزش مستقیم
۸۴	بند اول: نقش اداره راهنمایی و رانندگی
۸۵	بند دوم: نقش آموزشگاههای تعلیم رانندگی
۸۶	گفتار دوم: فرهنگ سازی
۸۶	بند اول: نقش خانواده
۸۷	بند دوم: نقش مدرسه
۸۸	بند سوم: نقش رسانهها
۹۰	فهرست منابع

مقدمه

پیشگیری از جرم یکی از موضوعات مهم در مطالعات جرم‌شناسی است که از اواخر دهه‌ی ۱۹۷۰ میلادی مطرح شده و به اجرا درآمده است. امروزه ضرورت توجه به امر پیشگیری از جرم و تقدم آن بر مقابله کیفری مورد پذیرش اکثر نظام‌های حقوقی واقع شده است و هر جامعه با توجه به امکانات، شرایط و مقتضیات خود در صدد استفاده از راهکارهایی جهت جلوگیری از وقوع جرایم و کاهش میزان آنها می‌باشد. پیشگیری از جرم در معنای وسیع خود شامل اقدامات کیفری و غیرکیفری برای خنثی کردن عوامل ارتکاب جرم و کاهش بزهکاری می‌شود؛ ولی در مفهوم مضیق، پیشگیری فقط تدابیر غیرکیفری را شامل می‌شود. به عبارت دیگر مفهوم عام پیشگیری، شامل دو دسته راهکارهای کنشی و واکنشی می‌گردد و در آن مجازات‌ها و اقدامات تأمینی و تربیتی هم به نوعی یک ابزار پیشگیری کننده برای جرایم بعدی در نظر گرفته می‌شوند؛ در حالی که در معنای خاص تنها اقدامات کنشی را در بر می‌گیرد که از ابتدا به منظور پیشگیری از وقوع جرم اعمال می‌شوند و فاقد جنبه سزادهی و کیفر هستند.

در حوز جرایم و تخلفات راهنمایی و رانندگی نیز به عنوان یکی از مهمترین و پربسامدترین جرایم در کشور ایران، توجه به آموزه‌های پیشگیرانه مورد توجه بوده است و در حوزه پیشگیری کیفری و غیرکیفری تلاشهایی صورت گرفته است که شایسته مورد شناسایی قرار گرفته و نقاط قوت و ضعف آنها آشکار گردد. از منظر پیشگیری واکنشی، تصویب قوانین و مقررات مربوط به حوزه راهنمایی و رانندگی به همراه پیش بینی انواع تخلفات رانندگی و تعیین مجازات یا جریمه برای متخلفان، علاوه بر اینکه اقدامی در جهت نظم بخشیدن به شیوه استفاده از وسایل نقلیه می‌باشد؛ در واقع گامی به سوی اهداف پیشگیری از جرم نیز محسوب می‌شود. به این صورت که قانونگذار با تصویب قوانین جدید یا اصلاح قوانین سابق در حوزه راهنمایی و رانندگی در نظر دارد ضمن مجازات مرتکبان، در جهت بازدارندگی فردی و عمومی این دسته از جرایم و تخلفات نیز نتایجی به دست آورد. از بعد پیشگیری کنشی نیز

می‌توان با استفاده از راهکارهای جامعه مدار یا موقعیت مدار متناسب از میزان جرایم و تخلفات راهنمایی و رانندگی کاست. با توجه به گستردگی و تنوع این جرایم لازم است تحقیقی مستقل در خصوص بهره‌مندی از راهکارهای پیشگیرانه کیفی و غیرکیفی انجام گردد.

بر اساس جستجویی که نگارنده در سایت های معتبر و سایر منابع و مراجع در دسترس انجام داده است، تحقیقی مشابه با موضوع مجموعه حاضر مشاهده نشده است. با این حال می‌توان تحقیقات زیر را به عنوان برخی از مهمترین سوابق تحقیقاتی که در ارتباط با موضوع مجموعه حاضر هستند، برشمرد:

۱- عزیزی، حمیدرضا، ۱۳۸۴، مقاله «تخلفات راهنمایی و رانندگی و روشهای پیشگیری (در ایران)»، اولین کنفرانس بین المللی حوادث رانندگی و جاده ای، تهران، دانشگاه تهران، http://www.civilica.com/Paper-TAC-01-TAC-01_38.html. در چکیده این مقاله آمده است که «بی توجه به مقررات راهنمایی و رانندگی و قانون گریزی همواره یکی از علل بروز مشکلات، معضلات و حوادث ترافیکی در همه جوامع می باشد که بسته به بافت فرهنگی، اجتماعی، اقتصادی و جغرافیایی جوامع میزان و نوع آن متفاوت خواهد بود. آمار حوادث ترافیکی در ایران موید میزان بالا و غیرمتعارف تخلفات رانندگی در ایران است که هر ساله زیان های غیرجبران اقتصادی و آسیب های اجتماعی را باعث می‌گردد. گرچه در بروز تخلفات رانندگی عواملی محیطی کنترلی و اجرایی عدم تناسب ساختارهای مواصلاتی با تعداد خودروها و واحدهای عبور و مرور و... نیز دخیل می باشد، اما علل انسانی به عنوان اصلی ترین عامل علاوه بر این که بالاترین درصد علت تخلفات است می‌تواند عاملی موثر در جهت تعدیل و رفع سایر نواقص و کمبودها باشد. لذا پیش گیری از تخلفات که فقط به واسطه بی توجهی و بی مبالاتی عامل انسانی صورت می‌گیرد، به عنوان شاخصی اساسی در پیش گیری و تعدیل حوادث ترافیکی موثر خواهد است. بر این اساس به نظر می‌رسد، ابتدا ضمن بررسی

کارشناسانه علل و انگیزه های بروز تخلفات توسط رانندگان و ریشه یابی آنها، برنامه هایی نیز در جهت رفع موارد تدوین و اجرا نمود و در کنار آن با استفاده از روش های گوناگون اقدام به کنترل عامل انسانی به خصوص رانندگان بی توجه و بی مبالا نمود.

۲- مرمریان، شاهرخ؛ محمد امین کنعانی و فردین علیخواه، ۱۳۹۱، مقاله «بررسی سازوکارهای خنثی سازی جرایم راهنمایی و رانندگی (مطالعه ای درباره تیپ شناسی توجیه تخلف)»، دوازدهمین کنفرانس مهندسی حمل و نقل و ترافیک ایران، تهران، سازمان حمل و نقل و ترافیک تهران، معاونت حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران. نویسندگان محترم در این پژوهش بیان داشته اند که «عدم رعایت قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی از جمله هنجارشکنی هایی است که به شکل روزمره در رفتارهای ترافیکی ایرانیان مشاهده می شود. آنچه که در نهایت امر امکان بروز چنین رفتاری را فراهم می آورد توجیه آن از طرف متخلف با هدف کاستن از بار فشارهای احتمالی آن است. مسأله آن است که بسیاری از ایرانیان در هنگام تخلف از هنجارشکنی خود اطلاع دارند ولی توجیهاتی بکار می گیرند تا انجام آنرا برای خود راحت نمایند. در این مجموعه با استفاده از نظریه خنثی سازی، شکل های مختلف توجیه اعمال متخلفانه رانندگان مورد بررسی قرار گرفت. نظریه خنثی سازی اشاره به این دارد که متخلفان رفتار خود را در قالبی همسو با ارزشها و هنجارهای مرسوم جامعه توجیه می کنند تا پیامدهای واکنش اجتماع را خنثی کنند و از فشار آن بر خود بکاهند. بر طبق این نظریه پنج عامل مهم در رابطه با توجیه تخلفات از دیدگاه رانندگان شامل انکار مسئولیت، انکار آسیب، انکار وجود قربانی، سرزنش سرزنش کنندگان و ادعای وفاداری به دیگران (توسل به ارزشها) مورد بررسی قرار گرفت. روش پژوهش کیفی بوده و با استفاده از تکنیک مصاحبه عمیق با ۲۵ راننده متخلف گفتگو شد. یافته های این مجموعه نشان می دهند که اصلی ترین تکنیک مورد استفاده در میان پاسخگویان، انکار مسئولیت است. پس از تکنیک انکار مسئولیت، تکنیک های

ادعای وفاداری به دیگران و سرزنش سرزنش‌کنندگان به ترتیب از اهمیت بیشتری برخوردار بوده اند».

۳- حاجی حسینلو، منصور؛ فرزاد فهیمی و مستانه فیاضی، ۱۳۸۶، مقاله «نقش جریمه در کاهش تخلفات رانندگی درون شهری»، سومین کنگره ملی مهندسی عمران، تبریز، دانشگاه تبریز، دانشکده فنی - مهندسی عمران، http://www.civilica.com/Paper-NCCE۰۳-NCCE۰۳_۴۹۱.html در این مجموعه بر این مسأله تمرکز شده است که «جریمه های ترافیکی به عنوان اهرمی مناسب می تواند در کاهش تخلفات رانندگی و ساماندهی ترافیکی مورد استفاده قرار گیرد. با بررسی عواملی مانند مبالغ و نحوه اعمال جریمه توسط مامورین راهنمایی و رانندگی کارایی این اهرم می تواند تغییر کند. در این مقاله سعی شده با بررسی میزان شناخت و آگاهی رانندگان از تخلفات مرتکب شده به تحلیل ابعاد گوناگون راهکار جریمه و میزان کارآمد بودن آن در کاهش تخلفات پرداخته شود. از دیگر اهداف مهم این تحقیق بررسی میزان تاثیر اعمال جریمه بر حالات روحی و روانی و حتی جسمانی رانندگان پس از جریمه شدن می باشد، که می تواند در تاثیر گذار بودن آن بر رانندگی صحیح نقش اساسی ایفا نماید. روند مطالعات به صورت نظرسنجی از رانندگان در شهر تهران انجام گرفته است و پس از جمع آوری آمار به تحلیل و بررسی جنبه های مختلف جریمه پرداخته شده است. یکی از نتایج این تحقیق نشان می دهد که تنها ۳۵ درصد از رانندگان پس از جریمه شدن قادر به کنترل حالت عادی و روحی و روانی خود بوده اند و نوع برخورد و تفهیم مناسب از طرف مامورین راهنمایی و رانندگی در کاهش فشارهای روحی و روانی رانندگان در حین رانندگی پس از جریمه شدن می تواند موثر باشد. هم چنین، نتایج نشانگر لزوم استفاده بیش از پیش از فناوری های پیشرفته در جهت ایجاد حس حضور همیشگی پلیس در رانندگان، پایین بودن مبالغ جریمه ها نسبت به سطح درآمد متوسط جامعه در مقایسه با کشورهای پیشرفته و لزوم ایجاد تناسب میان خطرآفرینی جرم و جریمه تخصیص یافته است».

۴- تحقیق مرتبط دیگر مقاله «ارزیابی قانون جدید رسیدگی به تخلفات رانندگی کشور از نظر کاربران حوزه ترافیک» تألیف حمید سوری و همکاران است که در نشریه راهور بهار ۱۳۹۱، دوره ۹، شماره ۱۷ چاپ شده است و در آن با توجه به اینکه پس از سال ها قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی مورد بازنگری قرار گرفته است، با هدف تعیین نظرات ذی نفعان مربوطه از جمله رانندگان، پلیس حاضر در صحنه، کارشناسان و خبرنگاران مرتبط در مورد قانون جدید رسیدگی به تخلفات رانندگی کشور تحقیقی انجام شده است. مطالعه حاضر از نظر نوع تحقیق کاربردی و از نظر روش توصیفی از نوع پیمایشی است. در این مطالعه ۸۰۱ نفر شامل ۲۴۱ کارشناس و متخصص حمل و نقل و ۵۶۰ راننده وسیله نقلیه شخصی و عمومی مورد بررسی قرار گرفتند. از پرسشنامه های محقق ساخته که جداگانه برای رانندگان و کارشناسان تهیه شده بود استفاده شد. انتخاب رانندگان به صورت تصادفی هدفمند و سهمیه ای به نسبت توزیع رانندگان در محورهای بین شهری و بقیه در محورهای درون شهری بودند.

همچنان که ملاحظه می شود، در اکثر تحقیقات فوق پیشگیری از جرایم و تخلفات راهنمایی و رانندگی به طور کلی و جامع مورد توجه قرار نگرفته است و معمولاً به بررسی یک جنبه پیشگیری اکتفا شده است. برای نمونه از نقش جریمه ها که به نوعی در زمره پیشگیری واکنشی محسوب می شود به دفعات بحث شده است، اما به پیشگیری کنشی اعم از وضعی و اجتماعی کمتر توجه شده است. در حالی که تحقیق حاضر با تمرکز بر ابعاد مختلف پیشگیری از زوایای مختلف اعم از کیفری و غیر کیفری یا کنشی و واکنشی به موضوع نگرسته و سعی دارد با استفاده از تمامی ظرفیت های موجود در جهت نیل به هدف خود که در واقع پیشگیری مؤثر از جرایم و تخلفات راهنمایی و رانندگی می باشد، به تحلیل و بررسی موضوع بپردازد. بر این اساس به نظر می رسد، انجام مجموعه حاضر بتواند در راستای تکمیل تحقیقات پیشین تلقی شده و دستاوردهای خاص خود را نیز داشته باشد.

هدف اصلی از انجام این مجموعه، کاهش وقوع و کنترل تخلفات و جرایم رانندگی با استفاده از ابزارهای پیشگیرانه کیفری و غیرکیفری می‌باشد. بدیهی است که دستیابی به این هدف نیازمند تحقق برخی اهداف مقدماتی و مرحله‌ای دیگر نیز می‌باشد که از جمله مهمترین آنها در این تحقیق، می‌توان به « تعیین مناسب‌ترین نوع پیشگیری در حوزه جرایم و تخلفات راهنمایی و رانندگی، ارزیابی توانایی‌ها و کاستی‌های مراجع مربوط از جمله پلیس راهنمایی رانندگی در اجرای راهکارهای پیشگیری، تبیین نقش اقدامات سایر نهادهای مرتبط با کاهش اینگونه جرایم و امثالهم» اشاره کرد.

با توجه به اینکه تخلفات رانندگی خود از عوامل زمینه ساز وقوع جرایم حساس‌تر بوده و یکی از عوامل مهم مرگ و میر و همچنین صدمات شدید جانی و مالی در جامعه است که عدم کنترل آن می‌تواند آثار و تبعات ناگواری به همراه داشته باشد؛ ضرورت کافی برای انجام یک پژوهش در راستای پیشگیری از این جرایم، احساس می‌گردد. ضرورت دیگر موضوع حاضر از این جهت است که پس از تصویب قانون راهنمایی و رانندگی تحولات قابل توجهی در زمینه پیشگیری کیفری جرایم ناشی از تخلفات رانندگی نسبت به وضعیت سابق رخ داده که شایسته است مورد بررسی و توجه قرار گیرد.

نتایج حاصل از این مجموعه می‌تواند مورد استفاده مراجع، دادگاهها و مراجع قضایی کیفری در راستای بهبود عملکرد آنها جهت مقابله با پدیده های مجرمانه باشد. علاوه بر این دستاوردهای آن می‌تواند مورد استفاده نهادهای مرتبط با جرایم و تخلفات رانندگی از جمله پلیس راهنمایی و رانندگی نیز قرار بگیرد. همچنین با توجه به کمبود و نقص شدید مطالعات علمی و تحقیقات دانشگاهی پیرامون موضوع، امید است این پژوهش برای محققان و علاقه‌مندان که در آینده قصد مطالعه و تحقیق در این زمینه را دارند، مفید واقع گردد.

این تحقیق با استفاده از روش توصیفی تحلیلی و از طریق جستجو و کاوش در منابع کتابخانه‌ای از جمله منابع علمی، قوانین و مقررات حقوقی مرتبط و سایت‌های اینترنتی انجام

شده و در قالب سه فصل سامان یافته است. به این ترتیب که ابتدا در مقدمه از کلیات طرح تحقیق و سخن گفته شده است. سپس، در فصل اول، مفاهیم مورد نیاز شامل پیشگیری و جرایم و تخلفات راهنمایی و رانندگی تبیین شده اند. فصل دوم به بیان مقررات قانونی و راهکارهای پیشگیری کیفری جرایم و تخلفات راهنمایی و رانندگی اختصاص یافته و در فصل سوم نیز از راهکارهای پیشگیری غیر کیفری در این جرایم سخن به میان آمده است. در پایان نیز مطالبی به عنوان جمع بندی و نتیجه گیری از مطالب مطروحه بیان شده است.

فصل اول

مفاهیم

(پیشگیری، جرایم و تخلفات راهنمایی و رانندگی)

مبحث اول: مفهوم پیشگیری از جرم و انواع آن

برای سهولت در مطالعه، مطالب این مبحث در دو گفتار جداگانه بیان می‌شود. به این صورت که در گفتار اول مفهوم پیشگیری از جرم تبیین می‌شود و سپس به بررسی مختصر انواع پیشگیری از جرم مبادرت می‌گردد.

گفتار اول: مفهوم پیشگیری از جرم

پیشگیری از لحاظ لغوی به معنای منع کردن، به نگهداری برخاستن، تقدم به حفظ صیانت و جلوی مرزی را گرفتن می‌باشد.^۱ اما از لحاظ اصطلاحی در علم جرم‌شناسی، با توجه اختلافات مربوط به فلسفه حقوق کیفری و چگونگی برخورد با پدیده مجرمانه، مفهوم پیشگیری از جرم دارای گستره یکسانی نیست و دو برداشت موسع و مضیق از پیشگیری در نگاه جرم‌شناسان قابل شناسایی است.^۲ اصطلاح پیشگیری از جرم در معنای وسیع خود شامل اقدامات کیفری و غیرکیفری برای خنثی کردن عوامل ارتکاب جرم و کاهش بزهکاری می‌شود؛ ولی در مفهوم مضیق، پیشگیری فقط تدابیر غیرکیفری را شامل می‌شود. به عبارت دیگر مفهوم عام پیشگیری، شامل دو دسته راهکارهای کنشی و واکنشی می‌گردد و در آن مجازات‌ها و اقدامات تأمینی و تربیتی هم به نوعی یک ابزار پیشگیری کننده برای جرایم بعدی در نظر گرفته می‌شوند؛ در حالی که در معنای خاص تنها اقدامات کنشی را در بر می‌گیرد که از ابتدا به منظور پیشگیری از وقوع جرم اعمال می‌شوند و فاقد جنبه سزادهی و کیفر هستند.

سازوکار پیشگیری از جرم، مبتنی بر انگیزه‌ها و ضرورت‌هایی است که در پیدایش آن دخیل هستند. در واقع، این ضرورت‌ها در مرحله نیازسنجی اتخاذ رویکرد پیشگیری مطرح شده و منجر به ایجاد وضعیت‌های پیشگیری خواهند شد. از مهمترین این انگیزه‌ها، مفهوم هزینه‌های

^۱ - دهخدا، علی اکبر، لغت نامه، زیر نظر دکتر سیدجعفر شهیدی. ج ۷. تهران: موسسه انتشارات و چاپ دانشگاه تهران، ۱۳۲۸. ج ۷،

ص ۷۳۳.

^۲ - نجفی ابرنآبادی، علی حسین، «از جرم مداری تا بزه‌دیده مداری». (دیباچه) در لیز و فلیزولا. بزه دیده شناسی. ترجمه علی

وند و محمدی. تهران، انتشارات مجد، ۱۳۷۹. ص ۶.

جرم است. جرم علاوه بر هزینه‌های اجتماعی و روانی، هزینه‌های اقتصادی قابل توجهی را نیز به دولت و شهروندان تحمیل می‌کند. پیشگیری از جرم ضرورتی انکارنشدنی است که می‌تواند از بار هزینه‌هایی که نظام عدالت کیفری و شهروندان برای تعقیب، محاکمه و اجرای مجازات متحمل می‌شوند، بکاهد.^۱ البته این نکته را باید توجه داشت که تأثیر وقوع جرم در کشورهای که ثبات سیاسی لازم را ندارند، کشورهای که اقتصاد متوسط و رو به پایینی دارند و و جوامعی مانند ایران که در حال گذار هستند، به لحاظ ویژگی‌های سنتی مذهبی حاکم، دیوان-سالاری پیچیده، سیستم پرتلاطم عدالت کیفری، کسری بودجه و درآمد سرانه پایین و بسیاری مسائل دیگر به مراتب بیشتر و چندین برابر کشورهای دیگر خواهد بود.^۲

در یک طبقه‌بندی جامع، می‌توان هزینه‌های ناشی از جرایم را به سه گروه تقسیم کرد: «الف) هزینه خود جرم؛ که شامل هزینه‌هایی است که یک جرم به خودی خود بر بزه‌دیدگان دارد. هزینه‌هایی مانند خسارات مادی مستقیم، هزینه زمان از دست‌رفته و هزینه‌های درمانی و هزینه‌های ناشی از درد و رنج ناشی از بزه‌دیدگی از این جمله‌اند. ب) هزینه واکنش جامعه به جرم: از قبیل هزینه‌های تعقیب در نظام عدالت کیفری و هزینه‌ای که مجرم بر جامعه وارد می‌کند. هزینه وارد شده از سوی مجرم به جامعه عبارت از هزینه‌هایی است که جهت تأدیب، مجازات و بازپروری مجرم صورت می‌گیرد که با توجه به رشد نرخ جرایم، این میزان رو به گسترش نهاده است. ج) هزینه پیش‌بینی و احتمال وقوع جرم بعدی».^۳

تحمیل ناخواسته چنین هزینه‌هایی به بدنه اجتماع، متفکران جامعه را بدین حقیقت وا می‌دارد که بایستی به مبارزه مؤثر با پدیده مجرمانه پرداخت که در رویکردهای نوین تحت عنوان پیشگیری از جرم شناخته شده است. به عبارت دیگر صرفه اقتصادی و اجتماعی برای جوامع

^۱ - قورچی بیگی مجید، «پیشگیری چندنهادی از جرم، مفاهیم، مبانی و چالش‌ها». همایش پیشگیری از وقوع جرم با رویکرد چند نهادی (زیر نظر دکتر فرجیها و دکتر محمودی جانکی اسفند ۸۷). دفتر تحقیقات کاربردی پلیس پیشگیری ناجا. چاپ اول. پاییز ۱۳۸۹. ص

^۲ - ساعی، احمد، مسائل سیاسی - اقتصادی جهان سوم. ج اول. تهران: انتشارات سمت، ۱۳۷۷، ص ۱۱۱.

^۳ - همان.

ایجاب می‌کند که به جای مبارزه با معلول، با ریشه‌یابی علل وقوع جرایم به جلوگیری از ارتکاب آنها پردازند.^۱ این تلاش برای پیشگیری از طرق گوناگونی انجام می‌شود که در گفتار بعد به طور مختصر معرفی می‌گردند.

گفتار دوم: انواع پیشگیری از جرم

از توضیحات قسمت قبل، مشخص شد که پیشگیری یکی از روش‌های کنترل جرم است و تنوع روش‌های آن، به تنوع و پیچیدگی شیوه‌های ارتکاب جرم ارتباط دارد. اما غالب جرم‌شناسان پیشگیری بر این باورند که در یک نگاه کلی می‌توان، پیشگیری از جرم را به پیشگیری کیفری و غیرکیفری تقسیم کرد و سایر انواع پیشگیری را داخل در یکی از این دو قسم دانست. در این قسمت نیز بر همین اساس به بیان انواع و اقسام پیشگیری از جرم پرداخته می‌شود.

بند اول: پیشگیری کیفری

پیشگیری کیفری با استفاده از تهدید تابعان حقوق کیفری از یک سو، و به اجرا گذاشتن این تهدید از طریق مجازات کسانی که ممنوعیت‌های کیفری را نقض کرده‌اند. از سوی دیگر، در مقام پیشگیری از وقوع جرم در سطح جامعه بر آمده است. از لحاظ تحلیلی، این نوع پیشگیری، در واقع همان بازدارندگی است که در شمار ویژگی‌های مجازات‌ها در حقوق کیفری بیان می‌گردد.

لازم به ذکر است که خود این نوع پیشگیری نیز شامل دو قسمت پیشگیری عام و خاص می‌باشد. منظور از پیشگیری عام، استفاده از جنبه‌های ارباب‌آمیز حقوق کیفری و مخصوصاً مجازات است؛ با این استدلال که ترس از دستگیری و مجازات، افراد را از ارتکاب جرم منصرف می‌نماید. لذا، قانونگذار با جرم‌انگاری برخی رفتارها همچون سرقت و قاچاق و تعیین

^۱ - مهدوی، محمود، پیشگیری از جرم (پیشگیری رشد مدار) چاپ اول. انتشارات سمت، ۱۳۹۰، ص ۱۲.

مجازات برای مرتکبان اینگونه اعمال و ترساندن افرادی که در صورت نبودن مجازات ممکن است برای ارتکاب جرم وسوسه شوند، از وقوع جرم پیشگیری می‌کند.^۱ منظور از پیشگیری کیفری خاص از جرم نیز پیشگیری از تکرار بزه توسط بزه‌کار است که در نظام حقوقی ما با اصلاح مجرمین که طبق قسمت دوم بند ۵ اصل ۱۵۶ قانون اساسی از وظایف قوه قضاییه است، محقق می‌شود. هم‌چنان، که ماده ۳ آئین‌نامه سازمان زندان‌ها و اقدامات تأمینی و تربیتی کشور مصوب ۸۴/۹/۲۰ نیز در همین راستا از نگهداری محکومان در زندان، حرفه‌آموزی، بازپروری و بازسازی آنها به منظور جلوگیری از تکرار بزه سخن می‌گوید.^۲

بند دوم: پیشگیری غیر کیفری

پیشگیری غیر کیفری در واقع همان مفهوم مضیق پیشگیری از وقوع جرم بوده و عبارت است از توسل به اقدام‌های غیر سرکوبگر و غیر قهرآمیز که دارای ماهیت اقتصادی، فرهنگی، اجتماعی، وضعی، آموزشی و... که به منظور جامعه‌پذیر و قانونگرا ساختن افراد و حفاظت از آماج‌های جرم جهت جلوگیری از وقوع جرم انجام می‌شوند.^۳ خصوصیات آن که بر این مبنا برای تدابیر پیشگیرانه می‌توان ذکر کرد، این است که اولاً پیشگیری غیر کیفری مربوط به مرحله پیش از ارتکاب جرم بوده و در واقع هدف انحصاری آن تضمین جلوگیری از وقوع جرم می‌باشد. ثانیاً این تدابیر باید خصوصیت جمعی داشته باشند و لذا اقدامات فردی و شخصی برای پیشگیری از وقوع جرم را در بر نمی‌گیرند. البته لازم به ذکر است که پیشگیری غیر کیفری نیز خود به دو گونه پیشگیری وضعی و پیشگیری اجتماعی تقسیم می‌شود^۴؛ که در ادامه هر یک از این اقسام به طور مفصل‌تری شرح داده خواهد شد.

^۱ - خالقی، سمیرا، سنجش و ارزیابی انواع روشهای پیشگیری از جرم. پایان نامه کارشناسی ارشد. دانشگاه شهید بهشتی، ۱۳۷۹، ص

۱۱۸.

^۲ - خالقی، همان.

^۳ - نجفی ابرندآبادی، علی حسین، «از عدالت کیفری کلاسیک تا عدالت ترمیمی». مجله تخصصی دانشگاه علوم اسلامی رضوی. مشهد. شماره ۹-۱۰، ۱۳۸۱، ص ۱۶۸.

^۴ - خالقی، سمیرا، سنجش و ارزیابی انواع روشهای پیشگیری از جرم.، ص ۱۲۰.

الف) مفهوم پیشگیری اجتماعی از جرم و شیوه‌های آن

در این قسمت از مجموعه، مفهوم پیشگیری اجتماعی از جرم و شیوه‌های مورد استفاده در آن به طور جداگانه و در قالب عنوان‌های ذیل تشریح می‌گردد.

۱- مفهوم پیشگیری اجتماعی

پیشگیری اجتماعی شامل اقدام‌هایی است که به طور مستقیم یا غیر مستقیم، هدفشان تاثیرگذاری بر شخصیت افراد است تا از سامان دادن فعالیت خود حول انگیزه‌های بزهکارانه بپرهیزد و بیش از ارتکاب جرم صورت می‌گیرد و از این طریق خلاءها و ناهنجاری‌های وی را بر طرف می‌کند.^۱ در پیشگیری اجتماعی تلاش بر این است که با استفاده از روش‌های جامعه-مدار مانند آموزش و اصلاح افراد از وقوع جرم جلوگیری شود، محور اقدامات در این نوع پیشگیری فرد است، زیرا کلیه اقدامات روی فرد یا محیط وی صورت می‌گیرد تا ریشه‌های جرم را نشانه گرفته و مانع از شکل‌گیری علل بزهکاری گردد. این نوع پیشگیری با ایجاد تغییرات و اصلاحات در فرد و جامعه به دنبال جلوگیری از جرم به صورت پایدار و همیشگی است. پیشگیری مزبور، درصدد آن است که اعضای جامعه را از طریق آموزش، تربیت، تشویق و تنبیه با قواعد اجتماعی آشنا و هم‌نوا کند.

به عبارت دیگر، این پیشگیری از بین بردن علل فردی یا اجتماعی اثر گذار بر بزهکاری را دنبال می‌کند. پیشگیری اجتماعی، یک «پیشگیری فرد مدار» است، به این صورت که با بهره‌گیری از تدابیر و اقدامات پیشینی درصدد شخصیت‌سازی و اثر گذاری بر فرایند شکل‌گیری شخصیت افراد است. این پیشگیری براساس نگرش نوینی که نسبت به آن وجود دارد، به دو گونه «پیشگیری جامعه مدار» و «پیشگیری رشد مدار» تقسیم می‌گردد.^۲

^۱ - گسن، ریمون، جرم‌شناسی کاربردی، ترجمه سی: مهدی کی‌نیا، چاپ اول، تهران، مجد، ۱۳۷۰، ص ۷۸.

^۲ - نیازپور، امیر حسن، بازپروری بزهکاران در مقررات ایران، مجله فقه و حقوق، شماره ۱۱، ۱۳۸۲، ص ۱۱۳.

۲- شیوه‌های پیشگیری اجتماعی

در پیشگیری اجتماعی از طریق دو دسته راهبردهای رشد مدار و جامعه‌مدار برای دستیابی به اهداف جلوگیری از وقوع جرم، اقدام می‌شود.

راهبردهای رشد مدار

در این راهبردها عمدتاً اختلالات رفتاری و روانی طفل هدف قرار می‌گیرد و سعی می‌شود چنانچه کودکی به هر دلیلی از خود مظاهر بزهکاری را بروز داد، با مداخله زودرس در وی و پیرامونش از مزمن شدن بزهکاری در آینده جلوگیری شود. در پیشگیری رشد مدار، با شناسایی اطفالی که زودتر از سنین معمولی نوعی ناسازگاری یا رفتارهای منحرفانه از خود نشان می‌دهند، تلاش می‌شود تا ضمن شناسایی خلاءها و نیز کمبودها یا مشکلات خاص عاطفی، تربیتی یا تحصیلی و فرهنگی که به این دسته از رفتارها منجر شده‌اند، نسبت به آنان یا اعضای خانواده آنان و یا گروه همسالان و همبازی آنان، برخوردی متناسب صورت گیرد.^۱ بنابراین در پیشگیری رشد مدار، علاوه بر توجه به شخص منحرف ممکن است که والدین، دوستان، همکلاسی‌ها و آموزگاران و ... نیز مشمول نوعی اقدامات و مداخلات روانی اجتماعی واقع شوند که هدفشان پیشگیری از مزمن شدن جرم در آینده است. اقداماتی چون ۱- گسترش مسئولیت‌های فردی ۲- بهبود رفتارهای اجتماعی ۳- تقویت احساس وابستگی به مراکز جامعه پذیر نظیر: خانواده، مدرسه، محله، محیط کار و ... ۴- انسجام گروهی ۵- تقویت مسئولیت‌های پرورشی والدین جزئی از اقدامات روانی - اجتماعی مربوط به پیشگیری رشد مدار محسوب می‌شوند.

^۱ - مهدوی، محمود، پیشگیری از جرم (پیشگیری رشد مدار)، ۱۳۹۰، ص ۶۳.

راهبردهای جامعه‌مدار

این راهبردها در برگیرنده تدابیر و اقداماتی است که هدف آن کاهش یا حذف علل جرم در محیط اجتماعی بوده و در اصل برای تغییر شرایطی که به وقوع بزهکاری در اجتماع‌های محلی و مسکونی کمک می‌نمایند، طراحی می‌گردند.^۱ به عبارت دیگر پیشگیری اجتماعی جامعه‌مدار در تلاش است تا با اتخاذ تدابیر و اقدامات مناسب برای از بین بردن یا کاهش عوامل جرم‌زا بر محیط اجتماعی و عمومی اثر گذارد. برای نمونه، ایجاد مکان‌های تفریحی و یا احداث فضای سبز می‌تواند در کاهش یا حذف عوامل محیطی جرم‌زا نقش ایفا کند.

ب) مفهوم پیشگیری وضعی از جرم و شیوه‌های آن

این قسمت از مجموعه نیز به تبیین مفهوم پیشگیری وضعی از جرم و شیوه‌های مورد استفاده در آن، اختصاص یافته است.

۱- مفهوم پیشگیری وضعی

مفهوم پیشگیری از جرم تا به امروز، موضوع تحولات تاریخی طولانی و پیچیده‌ای بوده است. همانطور که گفته شد تا مدت‌ها پیشگیری ناظر بر بزه‌کار بود و هم‌چنین نگاهی به حذف ریشه‌ها و علل و عوامل جرم داشت (پیشگیری اجتماعی). اما جنبه‌های مدیریتی کنترل جرم، رویکرد نوینی را اتخاذ کرد و دیدگاهش را به اقداماتی که قصد خنثی کردن و تثبیت آن در کاهش وقوع جرم داشت، دوخت. به عبارتی، «جرم‌شناسی و پیشگیری از جرم با تغییر نگاه خود از بزه‌کار به بزه‌دیده و نقطه عطف تلاقی زمانی و مکانی سه عنصر ضروری برای تحقق فعل مجرمانه (یعنی بزه‌کار با انگیزه، بزه‌دیده یا آماج حمایت نشده و نبود مانع) به جرم‌شناسی مبتنی بر پیشگیری از طریق کنترل محیط جرم و سیطره بر موقعیت یا وضعیت وقوع جرم تغییر جهت داده و در یک کلام به پیشگیری وضعی و بزه‌دیده‌محور از جرم روی آورد».^۲

^۱ - همان.

^۲ - صفاری، علی، «تحولات پیشگیری از جرم». مجله تحقیقات حقوقی شماره ۵۲، ۱۳۹۰، ص ۳۱۴.

اقدام‌های وضعی پیشگیرنده، ناظر بر اوضاع، احوال و شرایطی است که مجرم را در آستانه ارتکاب جرم قرار می‌دهند. «این اوضاع و احوال که در جرم‌شناسی وضعیت‌های ماقبل بزه- کاری یا وضعیت‌های پیش‌جنایی نام دارند، فرآیند گذر از اندیشه به عمل مجرمانه را تحریک یا تسهیل کرده و نقش تعیین‌کننده‌ای در آن ایفا می‌کنند»^۱. از بین بردن فرصت‌های ارتکاب جرم یا ایجاد محدودیت و بالا بردن هزینه‌های ارتکاب آن با هدف جلوگیری از تحریک فرد به ارتکاب جرم از جمله شیوه‌های مورد توجه در پیشگیری موقعیت‌مدار است. این پیشگیری مقطعی و محدود به حیطه اجرای آن است و به همین جهت از موقعیتی به موقعیت دیگر متفاوت خواهد بود.

این نوع از پیشگیری از جرم سعی دارد تا با اتکا به آماج جرم یا بزه‌دیده، به تبیین پیشگیری از جرم پرداخته و در ادبیات جرم‌شناسی تحت عنوان "پیشگیری وضعی از جرم" معرفی شده است. اگرچه معادل‌هایی هم‌چون پیشگیری موضعی، موقعیتی یا وضعیتی نیز در برابر این اصطلاح به کار برده می‌شود.^۲

کلارک^۳ در مقدمه کتاب خود تحت عنوان «پیشگیری وضعی از بزهکاری: مطالعات موارد موفق» که در سال ۱۹۹۲ منتشر گردید، بیان می‌دارد: نظریه پیشگیری وضعی به یک روش خاص اشاره دارد که هدف آن متعالی کردن جامعه و نهادهای آن نیست بلکه به طور ساده بر کاهش دادن فرصت‌ها و موقعیت‌های ارتکاب جرم تکیه دارد.^۴ «پیشگیری وضعی، شامل مسئول کردن کل جامعه در قبال خطر مجرمانه و خطر بزه‌دیده شناخته می‌شود، به گونه‌ای که اعضای آن، خود، در مراقبت از خود و اموال مشارکت کنند: رعایت احتیاط برای خود و دیگران، عدم تحریک و وسوسه دیگران، اعلام جرایم ارتكابی مشاهده شده یا جرایم احتمالی

^۱ - نجفی ابرندآبادی، علی حسین، پیشگیری عادلانه از جرم. مجموعه مقالات در تجلیل از مقام استاد دکتر محمد آشوری. انتشارات سمت، ۱۳۸۳، ص ۵۸۰.

^۲ - صفاری، علی، انتقادات وارده بر پیشگیری وضعی. مجله تحقیقات حقوقی. شماره ۳۶-۳۵، ۱۳۸۱، ص ۲۶۵.

^۳ - Clarke

^۴ - به نقل از صفاری، همان.

به مقامات صالح، مشارکت مستقیم یا غیر مستقیم در بازپروری محکومان، تجدید و تقویت ارتباط و همنشینی اعضای محله یا همسایگان با هم و به طور کلی مردم‌آمیز و معاشرتی کردن اعضای محله‌ها از طریق ایجاد واحدهای محلی اطلاع‌رسانی و خدماتی در زمینه امنیت محلی و پیشگیری از جرایم محلی می‌شود»^۱.

جرم‌شناسان، پیدایش دانش پیشگیری وضعی را مربوط به دهه ۱۹۷۰ و پس از شکست پیشگیری اجتماعی می‌دانند. این نظریه در غرب تا حد زیادی ملهم از دو نظریه آمریکایی به نام «فضای قابل دفاع»^۲ و «پیشگیری از جرم به وسیله طراحی محیطی»^۳ (CPTED) می‌باشد. پس از آن در دهه‌های ۱۹۸۰ و ۱۹۹۰ در انگلستان این نظریه توسعه یافت و دانشمندانی چون کلارک و کرنیش^۴ در آثار خود به طرح و تحلیل زمینه‌ها و موقعیت‌های ارتکاب جرم پرداختند. این افراد به زعم برخی، موسسان نظریه پیشگیری وضعی در جهت کاهش بزه‌کاری شناخته شده‌اند.^۵

۲- شیوه‌های پیشگیری وضعی از جرم

همان‌گونه که اشاره شد، پیشگیری وضعی برخلاف پیشگیری اجتماعی مبتنی بر تقویت ارزش‌های جامعه، متعالی کردن نهادهای آن، بررسی ریشه‌های بزه‌کاری و قطع آن نیست، بلکه به سادگی بر کاهش فرصت‌ها و موقعیت‌های ارتکاب جرم تکیه دارد. در واقع به جای پرداختن به انگیزه و نیات درونی افراد که تغییر آنها دشوار می‌باشد، سعی دارد راه‌های دست-یابی مرتکب به موضوع جرم یا بزه‌دیده و افزایش زحمت و خطر برای مرتکب پردازد تا از

^۱ - نجفی ابرندآبادی، منبع پیشین، ص ۵۸۱.

^۲ - فضای قابل دفاع اشاره به فضاهایی از ساختمان و محوطه است که در آنها به سبب ایجاد و افزایش حس مالکیت، قابلیت کنترل و مراقبت توسط ساکنان افزایش یافته و بدین ترتیب موجب تقلیل نرخ بزه‌کاری می‌شود. بنگرید به نجفی ابرندآبادی، علی حسین و هاشم بیگی، حمید، دانشنامه جرم‌شناسی، چاپ سوم، تهران: کتابخانه گنج دانش، ۱۳۹۳، ص ۱۴۶.

^۳ - این دیدگاه مبتنی بر تصدیق و شناخت این واقعیت است که پیشگیری از وقوع جرم، از طریق تجدید آرایش ساختار اصولی صحنه فیزیکی ای که جرم در آن به وقوع می‌پیوندد، آسان تر از تحت نظم درآوردن رفتار تک تک مرتکبین است. (همان منبع).

^۴ - Cornish

^۵ - صفاری، علی، مبانی نظری پیشگیری وضعی. مجله تحقیقات حقوقی. شماره ۳۴-۳۳، ۱۳۸۰، ص ۳۰۱.

این رهگذر راهکاری عملی برای پیشگیری از وقوع جرم ارائه نماید. در این قسمت شیوه‌های مرسوم پیشگیری وضعی مورد بررسی قرار می‌گیرد.

تکنیک‌های مبتنی بر افزایش تلاش و زحمت ارتکاب جرم

به نظر کلارک و کرنیش هر چه زحمت ارتکاب جرم کمتر باشد، عده بیشتری از بزه‌کاران اقدام به ارتکاب جرم خواهند کرد.^۱ برعکس، هر چه زحمت بزه‌کاری و تلاش لازم برای دسترسی به آماج جرم بالاتر برود، افراد بیشتری از ارتکاب جرم منصرف خواهند شد. بر این اساس پنج تکنیک زیر برای دشوار نمودن ارتکاب جرم پیشنهاد شده است:

سخت کردن آماج جرم

تکنیک‌های سخت‌تر کردن هدف، از طریق ایجاد موانع فیزیکی سدّ راه مجرمین بالقوه می‌گردند. به عنوان نمونه‌هایی از این تکنیک‌ها می‌توان تقویت قفل در، نصب نرده فلزی روی پنجره، استفاده از قفل‌های پشت دری، ایجاد جدارهای شیشه ای نشکن جهت مجزا کردن کارمندان از عموم مردم (مثلاً باجه‌داران بانک از مراجعین) و امثال آن را نام برد.

کنترل دسترسی به آماج جرم

روش‌های کنترل دسترسی، ورود به محیط یا فضاها به منظور دسترسی به آماج جرم را برای مجرمین بالقوه سخت‌تر می‌کنند. این شیوه در طراحی‌های شهری برای کاهش ورود افراد غیرمسئول به اماکن معین به کار گرفته می‌شود (مانند انسداد خیابان‌ها برای پیشگیری از ورود افراد غیر محلی با اتومبیل به یک منطقه). همچنین، می‌توان این روش را داخل ساختمان‌ها هم به کار گرفت (مثلاً تعبیه باجه نگهبانی در مجتمع‌های مسکونی عمومی یا

^۱ - افراسیابی، علی، تأثیر مدل‌های سیاسی بر مدل‌های پیشگیری از جرم، با تأکید بر مدل‌های معاصر، فصلنامه مطالعات پیشگیری از جرم، شماره سیزدهم، سال چهارم، زمستان ۱۳۸۸، ص ۱۹۵.

خصوصی برای جلوگیری از ورود افراد غیرمجاز)، یا از کلمه‌های عبور و رمز رایانه‌ای برای جلوگیری از دسترسی افراد غیرمجاز به فایل‌های رایانه‌ای استفاده کرد.

غریبال خروجی‌ها

که عمدتاً به این منظور طراحی می‌شوند که اگر هم بزهکار موفق به دسترسی به آماج جرم شده باشد، با این وجود موفق به خارج کردن آنها از موقعیت ارتکاب جرم نشود. مواردی مانند خروج اموال با ارائه برگ خروج صادر شده از سوی مقامات مجاز و الصاق برچسب الکترونیکی روی کتاب‌های کتابخانه یا اموال فروشگاه‌ها، از این دست اقدامات به شمار می‌روند.^۱

منحرف کردن بزهکاران از آماج جرم

یکی دیگر از تکنیک‌های کاربردی پیشگیری وضعی، سعی در نهی مجرمین از انجام جرم است.^۲ از جمله مثال‌های این تکنیک، طراحی خاص ایستگاه‌های اتوبوس برای بازداشتن موتورسواران کیف‌قاپ از ارتکاب جرم و تفکیک محل استقرار و ورود و خروج طرفداران تیم‌های رقیب در استادیوم‌های ورزشی قابل ذکر هستند.

کنترل وسایل تسهیل کننده جرم

آخرین روشی که جهت افزایش تلاش جهت ارتکاب جرم پیشنهاد گردیده است، کنترل وسایلی است که باعث ترغیب به ارتکاب جرم شده و یا برای آن ضروری هستند.^۳ قوانین مربوط به ضوابط نگهداری و حمل سلاح، سعی در محدود کردن دسترسی به بعضی از سلاح

^۱ - همان.

^۲ - Hirsch Andrew Von, David Garland, Alison Wakefield, Ethical and Social Perspectives on Situational Crime Prevention, , Hart Publishing, ۲۰۰۰, p۳۹.

^۳ - Kevin Heal, Gloria K. Laycock, Situational crime prevention: from theory into practice, , H.M.S.O., ۱۹۸۶, p۱۸۸.

های خاص را دارند که ممکن است باعث ارتکاب جرم گردند. الصاق عکس روی کارت‌های اعتباری جهت جلوگیری از سوء استفاده از آنها و استفاده از بطری‌های پلاستیکی در مشروب-فروشی‌ها است تا در صورت بروز نزاع توسط افراد مست در این اماکن، از ایراد جرح توسط شیشه‌های بطری شکسته شده، جلوگیری شود.

تکنیک‌های مبتنی بر افزایش خطرات قابل پیش‌بینی جرم

یکی دیگر از شیوه‌های منصرف کردن بزهکاران از ارتکاب جرم، افزایش خطرات ملموس ارتکاب جرم است. هر قدر که خطر مترتب بر ارتکاب جرم بیشتر باشد، افراد کمتری رغبت به ارتکاب جرم خواهند داشت؛ این دسته از تدابیر پیشگیرانه شامل موارد زیر می‌شود:

توسعه محافظت

بر اساس نظریه فرصت جرم، فقدان محافظ کارآمد یکی از عواملی است که موجب افزایش خطر ارتکاب جرم می‌شود. در مقابل، تقویت محافظت از آماج بالقوه جرم موجب انصراف بزهکار بالقوه از عملی کردن تصمیم ارتکاب جرم می‌شود و حتی در صورت اقدام مرتکب نیز موجب ناکامی وی در اتمام موفقیت آمیز عملیات اجرائی جرم می‌گردد. افزایش مراقبت همسایگی یا مراقبت محله و افزایش مراقبت از کودکان از این دسته از تکنیک‌های پیشگیری محسوب می‌شوند.

کمک به نظارت طبیعی

مراقبت طبیعی به تدابیری اطلاق می‌شود که از طریق اصلاح طراحی محیطی و بهبود شرایط طبیعی موجب افزایش توانایی انسان و یا تجهیزات فنی در مراقبت از یک منطقه می‌شود^۱. بهبود روشنایی خیابان‌ها و معابر با قادر ساختن ساکنان و رهگذران به نظاره جریان فعالیت‌های

^۱ - خانعلی پور واجارگاه، سکینه، پیشگیری فنی از جرم (درآمدی بر مدیریت جرم شناختی ریسک جرم). چاپ اول. تهران: میزان،

موجود در سطح خیابان، از بسیاری از بزهکاری‌های شبانه جلوگیری می‌کند. به طور مشابه، برداشتن موانع بصری روبروی منازل و افزایش فضای قابل دفاع در طراحی مجتمع‌های مسکونی نیز موجب افزایش دید ساکنان نسبت به سارقان بالقوه می‌گردد.

کاهش گمنامی

کاهش گمنامی و سهولت شناسایی مرتکبان اقدامات بزهکارانه نیز از تدابیری هستند که خطر دستگیری پس از ارتکاب جرم را افزایش داده و از این طریق موجب انصراف بزهکاران از انجام عملیات اجرائی جرم می‌گردند. صدور کارت شناسایی برای رانندگان تاکسی و الزام آنان به الصاق آن روی شیشه جلو اتومبیل و امکان مشاهده آن توسط مسافران از بسیاری از جرایمی که ممکن است توسط رانندگان تاکسی برای برخی از مسافران ارتکاب یابد، جلوگیری می‌کند.

استفاده از مدیران محلی در پیشگیری

آموزش کارکنان موسسه‌های عمومی و خصوصی و استفاده از آنان در برقراری یا تقویت محافظت از محیط و اموال نیز از تکنیک‌های موثر پیشگیری وضعی است. احساس هوشیاری و کنترل اوضاع توسط کارکنان موجب انصراف و ناامیدی بسیاری از بزهکاران علاقمند به ارتکاب جرم می‌شود و در صورت ارتکاب جرم نیز با واکنش حساب شده موجب افزایش ضریب دستگیری مرتکبان می‌شود. بهره برداری از کارکنان فروشگاه‌ها و بنگاه‌های اقتصادی، دربان‌های هتل و مدیران و سرایه‌داران ساختمان‌ها و نگهبانان پارک‌ها، از مصادیق این تکنیک به حساب می‌آیند.

تقویت نظارت رسمی

این نوع مراقبت به مراقبتی کاملاً آشکار و محسوس اطلاق می‌شود که هشیاری و مراقبت و کنترل اوضاع را به بزهکاران بالقوه یادآوری کرده و آنها را متقاعد می‌سازد که در صورت ارتکاب جرم شناسایی و دستگیر خواهند شد. افزایش احتمال واکنش فوری پلیس و نیروهای محافظ موجب انصراف بزهکاران بالقوه از ارتکاب جرم می‌شود. از جمله شیوه‌های این روش می‌توان به نصب دوربین‌های مدارس در نقاط معین و هم‌چنین نصب دوربین‌های سنجش سرعت و ثبت تخلفات در جاده‌ها اشاره کرد^۱.

تکنیک‌های مبتنی بر کاهش منافع قابل پیش‌بینی جرم

این دسته از تکنیک‌ها نیز مبتنی بر نظریه انتخاب عقلانی و هم‌چنین نظریه اقتصادی جرم هستند. مطابق نظریه‌های مذکور، فرد بزهکار با سنجش میزان سود و زیان حاصله، ارتکاب جرم را زمانی برخواهد گزید که از نظر وی منافع حاصل از جرم ارزشمندتر از مضار و خطرات ناشی از ارتکاب آن باشد. تکنیک‌های در ذیل مجموعه این دسته قرار می‌گیرند.

پنهان کردن آماج جرم

پنهان کردن آماج جرم، اساساً شناسایی آماج جرم و در نتیجه ارتکاب جرم توسط بزهکارانی که در جستجوی تعیین شکار مناسب هستند، را منتفی می‌کند. از مصادیق این تکنیک می‌توان چاپ و انتشار دفترهای راهنمای تلفن بدون تعیین جنسیت صاحبان تلفن (برای جلوگیری از شناسایی زنان مجرد و ارتکاب جرایم جنسی بر روی آنان) و ممنوعیت پارک ماشین در خیابان‌ها را نام برد.

^۱ - خانعلی پور واجارگاه، همان، ص ۴۷.

از دسترس خارج کردن آماج جرم

از دسترس خارج کردن آماج جرم نیز اساساً دسترسی به آماج جرم را برای مرتکبان غیرممکن ساخته و از این طریق آنان را از ارتکاب جرم ناتوان می‌کند. استفاده از تلفن‌های همگانی کارتی به جای تلفن‌های همگانی سکه‌ای، نصب رادیوپخش‌های قابل جدا شدن از خودروها، تهیه و تدارک پناهگاه امن برای زنان فاقد سر پناه، از نمونه‌های این تکنیک به شمار می‌روند.

مشخص کردن اموال

تکنیک مشخص کردن اموال، از طریق تضعیف انگیزه بزهکاران، آنان را از ارتکاب جرایم علیه اموال منصرف می‌کند^۱. از مصادیق این تکنیک درج نام رستوران‌ها روی ظرف‌های غذا، درج شماره سریال روی قطعات اتومبیل و صدور کارت شناسایی برای وسایل نقلیه را می‌توان نام برد.

بر هم زدن بازارهای غیر قانونی

بر هم زدن بازار جرم نیز تحقق هدف غایی از جرم را دچار تردید جدی کرده و به این ترتیب انگیزه مرتکب را تنزل داده و موجب انصراف وی از ارتکاب جرم می‌شود. کنترل سمساری‌ها و محل‌های فروش لوازم دست دوم و هم‌چنین سامان‌دهی دست‌فروش‌های خیابانی از رایج‌ترین شیوه‌های اجرای این تکنیک هستند.

^۱ - Clarke R. Situational Crime Prevention: Successful Case Studies, , Lynne Rienner Publishers, ۱۹۹۷, p۱۵۹.

از بین بردن سود

از بین بردن سود ناشی از ارتکاب جرم عملاً ارتکاب جرم را به عملی لغو و بی نتیجه تبدیل و سرانجام مرتکب را از انجام عملیات اجرایی جرم منصرف می‌کند. چاپ برچسب جوهری غیرقابل کنده شدن از کالاها، تعبیه کد رمز برای به کار انداختن رادیوپخش اتومبیل‌ها، پاک کردن سریع تصاویر مستهجن رسم شده از خیابان‌ها؛ زیرا نوعاً انگیزه ترسیم تصاویر مستهجن ارضای روانی مرتکب از طریق تحریک و تهییج سایرین می‌باشد و پاک کردن سریع تصاویر امکان مشاهده تصاویر را کاهش داده و انگیزه‌های مرتکب را تضعیف و وی را از تکرار جرم منصرف می‌کند.

تکنیک های مبتنی بر کاهش تحریک بزهکاران

از آنجا که تعمیم نظریه اقتصادی و انتخاب معقول در مورد جرایم آنی قابل انطباق کامل نیست و از سوی دیگر در این دسته از جرایم، تحریک آنی جایگزین تعقل و حسابگری می‌شود، بنابراین، پیرو انتقادات وارده به عدم جامعیت تکنیک‌های پیشگیری، دسته چهارم تکنیک های پیشگیری وضعی تحت عنوان کاهش تحریک ارائه شده است. این تکنیک‌ها تلاش دارند با حذف و یا کاهش اقدامات تحریک‌کننده، از انگیزش بزهکاران بالقوه جلوگیری و به این ترتیب وقوع جرایم آنی را منتفی کنند. در زیرمجموعه این دسته از تدابیر، می‌توان تکنیک‌های زیر را نام برد:

کاهش ناکامی و فشار

این شیوه نیز از فرآیند تصمیم‌گیری و هم‌چنین گذار مرتکب از تصمیم به عمل جلوگیری می‌کند. تکنیک‌هایی مانند نمایش صف‌آرایی کارآمد دستگاه عدالت کیفری در برابر جرم از مرحله کشف جرم تا تعقیب، رسیدگی و صدور و اجرای حکم مجازات؛ و نیز تامین روشنایی

آرام بخش با افزایش آرامش روانی در محیط از خشم و هیجان های لحظه ای که عامل بسیاری از جرایم تکانشی هستند، جلوگیری می کند.

اجتناب از ستیزه

این شیوه با از بین بردن زمینه های بروز تنش و درگیری، از شکل گیری هیجان ها و عصبانیت های لحظه ای و مقطعی جلوگیری کرده و در پیشگیری از جرایم آنی کاربرد دارد. تعیین کرایه تاکسی مقطوع و کاهش نیاز به تبادل پول خرد، مرافعه بین رانندگان و مسافران را به حداقل می رساند. کاهش ازدحام در وسایل حمل و نقل عمومی نیز یکی دیگر از تکنیک های این راهبرد محسوب می شود.^۱

کاهش تحریک هیجانی

این راهبرد از طریق تکنیک هایی مانند کنترل عکس ها و سایت های مستهجن سعی در پیشگیری از تحریک و نتایج بزهکارانه ناشی از آن را دارد. رعایت حریم اخلاقی بین دو جنس مخالف نیز که در دستورات دینی آمده است، مصداقی از همین تکنیک ها هستند.

خنثی کردن فشار روانی

این راهکار در صدد کاهش وسوسه و کشش روانی برای ارتکاب جرم است. چنین فشارهای روانی گاهی ناشی از خرده فرهنگ موجود و زمانی ناشی از عادات اجتماعی است. زمینه های روانی برخی از جرایم مستلزم کار روانی متقابل است. مانند جا انداختن این واقعیت که «تنها احمق ها پس از خوردن مشروب رانندگی می کنند» و این واقعیت که «نه گفتن» چیز خوبی است.^۲

^۱ - Ibid.

^۲ - Ibid.

نهی از تقلید

در تکنیک نهی از تقلید، تلاش می‌شود که از شیوع و تبلیغ بزهکاری جلوگیری شود. ترمیم سریع خراب‌کاری‌ها (نظریه پنجره‌های شکسته) و نصب قفل‌های مانع دسترسی کودکان به برنامه‌های تحریک‌کننده تلویزیونی که برای بزرگسالان پخش می‌شود، از مصادیق این تکنیک هستند.^۱

تکنیک‌های مبتنی بر حذف بهانه‌ها

از نظر کلارک آخرین گروه از تکنیک‌های پیشگیری وضعی از جرم، از بین بردن بهانه‌ها است.^۲ این بهانه‌ها در تکوین فرآیند تصمیم‌گیری و گذار مرتکب از مرحله تصمیم‌به عمل نقش مهمی دارند. در این دسته نیز پنج تکنیک اصلی وجود دارند که عبارتند از:

وضع قواعد خاص

با وضع قواعد و مقررات خاص می‌توان از بسیاری از زمینه‌های وقوع جرم پیشگیری کرد. اقداماتی مانند ثبت نام مسافران در هتل‌ها و تسهیل تنظیم اظهارنامه مالیاتی برای مشاغل گوناگون جهت پیشگیری از جرم فرار از مالیات، از مصادیق معروف این تکنیک به شمار می‌روند.

هشدار یا راهنمایی قبلی

دادن توجه و راهنمایی قبلی، از درگیر شدن ناخواسته افراد در فعالیت مجرمانه پیشگیری می‌کند. تذکراتی مانند «پارک نکنید» در جلوی درب منازل با محل‌های پارک ممنوع نوعاً موارد

^۱ - Ronald V. Clarke, Nick Tilley, *Situational Prevention of Organised Crimes*, Routledge, ۲۰۱۰, p۴۶۷.

^۲ - افراسیابی، علی، پارادیم‌های حاکم بر پیشگیری وضعی از جرم. فصلنامه علمی ترویجی مطالعات پیشگیری از جرم. سال پنجم. شماره هفدهم. زمستان ۱۳۸۹. صص ۱۹۱ تا ۲۱۳، ص ۱۹۶.

پارک در این محل ها را کاهش می دهد. نصب تابلوی «ملک خصوصی» نیز اغلب از تجاوز افراد ناآشنا به ملک خصوصی افراد، جلوگیری می کند.

تحریک وجدان

گاهی نیز تحریک مختصر وجدان برای کسانی که در مرز بین درستکاری و بزهکاری قرار دارند، بسیار کارساز است و به یک باره فرد را در مورد عملکرد خود هشیار می کند.^۱ در این راهکارها جنبه آموزشی کمتر مورد توجه است و جنبه شعارگونه و تبلیغاتی آنها غلبه دارد. مثلاً نصب تابلوهای سنجش سرعت در کنار جاده، موجب کاهش سرعت رانندگان شده و یا برچسب هایی مانند «فقط احمقها پس از مشروب خوردن رانندگی می کنند»، رانندگی در حال مستی را کاهش می دهد. پوستر «کش رفتن دزدی است»، نیز از تداوم سرقت توسط افرادی که کش رفتن از مغازه ها را نوعی زرنگی می دانند، پیشگیری خواهد کرد.^۲

کمک به هماهنگی

این مورد نیز تکنیک دیگری است که عوامل حمایتی برای سازگاری با محیط و اجتناب از جرم را تقویت می کند. هر قدر که شرایط سازگاری با هنجارها آسان تر باشد، ارتکاب جرم و ناهنجاری کمتر خواهد بود. اقدامات ساده ای مانند تعبیه سطل های آشغال در محوطه ها و اماکن عمومی و ساخت توالت های عمومی، از مثال های این تکنیک هستند که باعث می شوند فرد به راحتی و برای نیازهای پیش پا افتاده مجبور به ترک محیط امن عمومی و جستجو در محل های غیرمطمئن نشود و به این ترتیب از وقوع رفتارهای نابهنجار احتمالی جلوگیری می کنند.

^۱ - افراسیابی، منبع پیشین، ص ۱۹۶.

^۲ - همان، ص ۱۹۷.

کنترل مواد مخدر یا الکلی

الکل و مواد مخدر از عوامل زمینه‌ساز جرم هستند و تحت تاثیر این مواد گذار به فرآیند عمل مجرمانه به سرعت صورت می‌گیرد. ممنوعیت یا محدودیت مصرف مواد مخدر و الکل احتمال وقوع جرم را کاهش می‌دهد. تدابیری مانند وضع قوانین برای تعیین حداقل سن مشروب‌خواری، کنترل میزان الکل از طریق آزمایش بازدم قبل از شروع رانندگی و نظارت بر فعالیت‌هایی که انجام آنها مستلزم هوشیاری کامل و بدون مصرف الکل است، از اقدامات رایج در این زمینه هستند.

در مورد شیوه‌های پیشگیری وضعی باید گفت که این تکنیک‌ها حاصل مشاهدات علمی استقرایی است و به مرور تکمیل شده‌اند و اصلاً بعید نیست که در سال‌های بعد نیز دسته‌های جدیدی به این تکنیک‌ها اضافه شود.^۱ از این رو با تقسیم عناصر و عوامل مؤثر در جرم به عامل، شرط، و مانع می‌توان سه دسته کلی را مشخص نمود و آن‌گاه تکنیک‌های متعددی از درون هر یک از این دسته‌های اصلی قابل استخراج خواهد بود که به جهت رعایت اختصار و ارتباط کم آن با موضوع مجموعه حاضر از ذکر آن خودداری می‌گردد.

مبحث دوم: مفهوم جرایم و تخلفات راهنمایی و رانندگی

امروزه جرایم و تخلفات در تمامی جوامع انسانی با فرهنگ‌های مختلف و متفاوت با چهره‌های گوناگون نمود داشته و در تمامی ارکان جامعه با شاخه‌های متفاوت ریشه دوانیده است. چنان‌چه به تاریخ تمدن‌ها مراجعه گردد، همواره تخلف از مقررات که بخشی از آن در ارتباط با حکومت‌ستیزی و بخشی مربوط به امیال شخصی در جدال با مقررات و قراردادهای عرفی و اجتماعی بوده، وجود داشته است. با پیشرفت جوامع و تغییر فرهنگ‌ها شکل تخلف هم دچار

^۱ - رایجیان اصلی، مهرداد، «رهیافتی نو به بنیانهای نظری پیشگیری از جرم»، مجله حقوقی دادگستری. سال شصت و هشتم. دوره جدید. ش ۴۸-۴۹، پاییز و زمستان ۱۳۸۳، ص ۱۵۳.

تغییراتی شده است. آمار و ارقام نگران کننده حوادث و تخلفات و برخی مشکلات و معضلات ترافیکی در ایران مؤید نابهنجاری‌های رفتاری وسیع در این بخش است. نابهنجاری‌هایی که سالانه زیان‌های جبران‌ناپذیری در بخش آسیب‌های اجتماعی بر پیکره، این جامعه وارد کرده که اهمیت آن بسی بالاتر از ضرر و زیان‌های مادی است. در ادامه این مبحث در گفتار نخست به اختصار اصطلاحات جرم و تخلف را به طور کلی تعریف نموده و سپس این مفاهیم در حوزه راهنمایی و رانندگی به طور جداگانه در گفتارهای دوم و سوم بررسی خواهد شد.

گفتار اول: مفهوم جرم و تخلف

علمای حقوق با ردّ تعاریف اخلاقی و جامعه‌شناسانه از جرم، جرم را (به معنای وسیع کلمه) رفتاری می‌دانند که قانون آن را پیش‌بینی کرده و برای آن مجازات در نظر گرفته است.^۱ حال می‌خواهد این رفتار از دیدگاه اخلاقی نیز مردود باشد یا نباشد و حال جامعه جرم بودن آن را بپذیرد یا نپذیرد. البته نباید فراموش کرد که قانونگذار در تشخیص رفتارهایی که می‌بایست جرم دانسته شوند، ناگزیر از مراجعه به برخی دستورات اخلاقی و عرف‌های مورد قبول جامعه و بر حسب نوع جوامع مراجعه به احکام مذهبی است. برای مثال در سیاست جنایی اسلام بین جرایم و مجازات‌ها با «قانون» رابطه‌ای تعیین‌کننده وجود دارد، از این رو، اصل سی و ششم قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران و ماده دوم قانون مجازات اسلامی را مرجع مختصر به فرد تعریف و تعیین رفتارهای مجرمانه و مشخص کردن مجازات هر جرم دانسته‌اند.^۲

^۱ - اردبیلی، محمدعلی، حقوق جزایی عمومی، جلد اول، چاپ بیست و هشتم، تهران: نشر میزان، ۱۳۹۲، ص ۱۶.

^۲ - حسینی، سید محمد، سیاست جنایی در اسلام و در جمهوری اسلامی ایران، چاپ اول، تهران: انتشارات سمت، ۱۳۸۳، ص

با روشن شدن مفهوم «جرم»، باید به تعریف «تخلف» نیز دست یافت. در هر حال با توجه به وضع واژه «تخلف» برای یک سری اقدامات انحرافی، باید فارقیتی بین این واژه و واژه «جرم» که به طور وضوح انحراف از قانون مدون مراجع قانونگذاری است؛ باشد، و گرنه چه نیازی بود که اغلب اصناف با واژه «تخلفات انتظامی» مواجه باشند.

تخلف یا خلاف در مقوله‌های مشابه و هم‌زمان به کار می‌روند و در مباحث حقوقی، معانی مشترک و گاه مغایری دارند. به عنوان مثال، در قانون مدنی و نیز حقوق مدنی در بحث تعهد و خیارات و غیره تخلف در اشکال نسبتاً مشابه به کار رفته و از آن به عدم انجام تعهد یا تأخیر در انجام تعهد تعبیر شده است و نیز ظهور در خلاف آنچه شرط یا توصیف شده را تخلف تلقی و عنوان کرده است.^۱

در حقوق اداری تخلف عبارت است از تجاوز مأمور دولت از مقررات اداری در حین انجام وظیفه که تخلفات انضباطی نیز در همین معنا به کار رفته است.^۲ در عین حال، نویسندگان و حقوق‌دانان به طور عموم، خلاف (تخلف) را نوعی از جرایم می‌دانند که ماهیت آن در مخالفت با نظامات عادی است. دکتر اردبیلی متعقد است: «تخلف انتظامی عبارت است از نقص قواعد خاص گروه‌های کوچک اجتماعی یا حرفه‌ای بدون آنکه عمد یا سهوی در ارتکاب آن شرط باشد».^۳ برخی دیگر گفته‌اند: تخلف انتظامی عبارت است از تخلف از نظامات و مقررات مربوط به شغل و حرفه یا صنف و ایراد خدشه و شئون و شرافت شغلی است.^۴

به این ترتیب، می‌توان بیان داشت، تخلف هرگونه سرپیچی از نظامات دولتی است و نظامات دولتی شامل **بخشنامه‌ها** و همینطور مقررات وزارتی یا سایر مقامات صلاحیت‌دار

^۱ - جعفری لنگرودی، محمد جعفر، مبسوط در ترمینولوژی حقوق، جلد دوم، چاپ اول، ۱۳۷۸، ص ۲۰۱.

^۲ - طباطبایی مؤتمنی، منوچهر، حقوق اداری، چاپ چهاردهم، تهران: سمت، ۱۳۸۷، ص ۲۱۱.

^۳ - اردبیلی، همان، ص ۱۲۲.

^۴ - شاملو احمدی، محمدحسین، فرهنگ اصطلاحات و عناوین جزایی، چاپ دوم، تهران: انتشارات جنگل، ۱۳۸۵، ص ۱۲۴.

است که به صورت آیین‌نامه و تصویب‌نامه می‌باشد. پس نظامات شامل هر مقرراتی از مفهوم قانون است که از معنی خاص آن خارج باشد، یعنی شامل تصویب‌نامه و آیین‌نامه می‌شود. البته باید خاطر نشان کرد که دو واژه یاد شده از حیث نوع ضمانت اجرا نیز تفاوت‌های آشکاری دارند، جرایم که گاهی ضمانت اجرای حبس، شلاق، جریمه نقدی و اعدام دارند با نوعاً با ضمانت‌اجراهایی چون اخطار شفاهی یا کتبی و توبیخ عادی یا توبیخ کتبی با درج در پرونده، تنزل درجه، محرومیت موقت از اشتغال به حرفه معین و... متفاوت است. اگرچه ممکن است برخی از این ضمانت‌اجراها هم‌پوشانی داشته باشد، ولی چنان‌چه بیان شد این ضمانت‌اجراها نوعاً متفاوت هستند.

علاوه بر موارد مذکور جهت تشریح بیشتر مطلب، برخی دیگر از وجوه افتراق دو مفهوم جرم و تخلف، ذیلاً بیان می‌شود:

۱- اساس تخلفات انتظامی قراردادی است؛ یعنی فردی که جزء اتحادیه یا سازمان یا صنف خاصی قرار می‌گیرد خود را مکلف به پای بندی از مقررات انضباطی مربوط به آن ارگان می‌نماید، در حالی که جرایم براساس قانون است.^۱

۲- اصول حاکم بر قواعد مسئولیت جزایی نسبت به مقررات انتظامی اعمال نمی‌شود. مثلاً اصل قانونی بودن جرایم که در رابطه با جرایم ساری است، در مقررات انتظامی وجود ندارد. بنابراین، حسب شرایط و مقام و موقعیت فرد می‌تواند مقررات انتظامی تغییر کند.

۳- در دعوی مسئولیت جزایی ممکن است دلایلی ابراز شود که مورد قبول دادگاه واقع نشود؛ این امر مانع از این نمی‌شود که از همین دلایل در هیئت‌های رسیدگی به تخلفات انتظامی بهره برداری نمود.^۲

۴- رسیدگی به تخلفات انتظامی به عهده دادسرا و هیأت‌های خاص مربوط به ارگان‌ها است که بنابه نظر آن ارگان یا نهاد خاص تشکیل می‌گردد. در صورتی که مجازات‌های مربوط

^۱ - جعفری لنگرودی، همان، ص ۲۰۲.

^۲ - جانی پور، کرم و معروفی، مختار، پیشگیری از جرایم و تخلفات رانندگی، چاپ اول، تهران: انتشارات آوا، ۱۳۹۴، ص ۹۸.

به جرایم توسط دادرها و محاکم جزایی و با استناد به قوانین و تبعیت از قانون آیین دادرسی کیفری تعیین و اعمال می‌گردد.^۱ با تمهید مراتب یاد شده و تشریح در واژه جرم و تخلف، در دو بند آتی این مفاهیم در حوزه راهنمایی و رانندگی واکاوی می‌شود.

گفتار دوم: جرایم راهنمایی و رانندگی

با توجه به تعریفی که از جرم و تخلف ارائه شد، می‌توان بیان داشت جرایم رانندگی امری فراتر از رعایت نکردن مفاد مربوط به آیین نامه های راهنمایی و رانندگی است. برای مثال اگر کسی از چراغ قرمز عبور کرد به صرف عبور از چراغ قرمز نمی‌توان عنوان مجرم را بر وی چسباند. ولی اگر عمل نکردن به مقررات مربوط به راهنمایی و رانندگی جرم نیست و تخلف به حساب می‌آید، سؤال این است که جرایم راهنمایی و رانندگی به چه اعمالی اطلاق می‌شود؟ در پاسخ باید گفت که جرایم راهنمایی و رانندگی عناوین مجرمانه‌ای است در قانون مجازات اسلامی یا سایر قوانین مرتبط، که به سبب رعایت نکردن مقررات مربوط به راهنمایی و رانندگی به وجود می‌آید. در همان مثال عبور از چراغ قرمز که مسلماً تخلف محسوب می‌شود، اگر فرد متخلف با ماشین یا عابر پیاده ای تصادف کند و منجر به مرگ یا صدمه بدنی به وی شود، در این حالت مرتکب یکی از جرایم راهنمایی و رانندگی شده است. اگرچه ممکن است این جرایم در زمره جرایم غیر عمدی قلمداد شود، ولی به دلیل جرم انگاری و اختصاص ماده ای از مواد قانون مجازات اسلامی به عنوان جرایم راهنمایی و رانندگی تلقی می‌شود. اکنون به بیان مصادیقی از اینگونه جرایم در نظام حقوقی ایران مبادرت می‌گردد.

بند اول: قتل غیر عمدی ناشی از تخلفات رانندگی

پیش از انقلاب اسلامی، قانون تشدید مجازات رانندگان مصوب ۱۳۲۸ در ماده یک خود مقرر می‌داشت: «هرگاه قتل غیر عمدی به واسطه بی احتیاطی یا عدم مهارت راننده (اعم از

^۱ - همان.

وسایل نقلیه زمینی و آبی) و یا متصدی وسیله موتوری یا عدم رعایت نظامات دولتی واقع شود، مجازات مرتکب از دو سال تا سه سال حبس تادیبی و غرامت از ۵ الی ۵۰ هزار ریال خواهد بود».

با دقت به مفاد ماده فوق چنین فهمیده می شود که عنصر مادی قتل غیرعمدی ناشی از رانندگی از فعلی ایجاد می شود که تخلف از مقررات راهنمایی و رانندگی (بی احتیاطی مثل سرعت غیرمجاز، عدم مهارت راننده مثل نداشتن گواهینامه، عدم رعایت نظامات دولتی مثل تمامی مقررات در آیین نامه راهنمایی و رانندگی) رکن اصلی آن را تشکیل می دهد.

پس از انقلاب اسلامی نیز در مواد گوناگون قوانین مجازات اسلامی تصویبی، مشابه مقرر فوق تقنین یافت. تا در نهایت در فصل بیست و نهم کتاب پنجم تعزیرات در ماده ۷۱۴ آمد: «هرگاه بی احتیاطی یا بی مبالاتی یا عدم رعایت نظامات دولتی یا عدم مهارت راننده (اعم از وسایل نقلیه زمینی یا آبی یا هوایی) یا متصدی وسیله نقلیه موتوری منتهی به قتل غیرعمدی شود مرتکب به شش ماه تا سه سال حبس و نیز پرداخت دیه در صورت مطالبه از ناحیه اولیای دم محکوم می گردد».

با تعمق در مقرر فوق، مشخص می شود که کاملاً مشابه ماده یک قانون تشدید مجازات رانندگان مصوب ۱۳۲۸ است، با این تفاوت که کلمه (هوایی) در وسایل نقلیه اضافه شده است و همچنین از حیث مجازات حبس، حداقل آن به شش ماه کاهش یافته و دیه (منوط به مطالبه اولیای دم) جایگزین غرامت شده است^۱.

همچنین، کیفیات مشدده ای برای قتل غیرعمدی ناشی از تخلفات رانندگی در هر دو قانون چه پیش از انقلاب و پس از آن مقرر شده است که به اختصار شامل: مستی، نداشتن پروانه رانندگی، سرعت غیرمجاز، عبور از محل عابر پیاده، نقص فنی وسیله نقلیه است. قانون

^۱ - جانی پور و معروفی، همان، ص ۸۸

مجازات اسلامی مصوب ۱۳۷۵ کتاب پنجم تعزیرات و مجازات های بازدارنده در ماده ۷۱۸ خود تشدید مجازات را بیش از دو سوم حداکثر مجازات مقرر نموده است.

مورد دیگری که در خصوص کیفیات مشدده راننده در قانون مجازات اسلامی سال ۱۳۷۵ افزوده شد و مانند آن در قانون تشدید مجازات رانندگان مصوب ۱۳۲۸ نبود، ماده ۷۱۹ این قانون است که عدم اقدام راننده در جهت کمک به مصدوم و یا فرار از صحنه حادثه را مستوجب تشدید به بیش از دو سوم حداکثر مجازات مقرر، دانسته است با این تفاوت که در این حالت قاضی نمی تواند کیفیات مخففه را اعمال نماید^۱.

بند دوم: صدمه های بدنی غیر عمدی ناشی از تخلفات رانندگی

پیش از انقلاب در قانون تشدید مجازات رانندگان مصوب ۱۳۲۸ در مواد ۳، ۴ و ۵ مصادیق صدمه های بدنی غیر عمدی ناشی از تخلفات رانندگی پیش بینی شده بود که موارد آن به شرح ذیل بیان می شود.

الف) صدمه های بدنی غیر عمدی موجب حبس تأدیبی تا شش ماه

ماده ۳ قانون تشدید مجازات رانندگان پیش بینی می کرد: «هرگاه راننده یا متصدی وسیله موتوری به واسطه بی احتیاطی و یا عدم مهارت موجب صدمه بدنی شود که معالجه آن کمتر از ۲ ماه یا ۲ ماه به طول انجامد و یا موجب سلب قدرت کار از مصدوم در مدت کمتر از دو ماه گردد، به حبس تأدیبی از دو ماه تا شش ماه محکوم و با گذشت مدعی خصوصی، تعقیب مجرم موقت می گردد».

^۱ - همان.

ب) صدمه های بدنی غیر عمدی موجب حبس تأدیبی تا دو سال و جزای نقدی تا ده

هزار ریال

در این زمینه ماده ۴ قانون تشدید مقرر می داشت: «هرگاه راننده یا متصدی وسایل موتوری به واسطه بی احتیاطی یا عدم رعایت نظامات دولتی و یا عدم مهارت موجب صدمه بدنی شود که معالجه آن بیش از دو ماه به طول بیانجامد و یا موجب سلب قدرت کار از مصدوم زاید بر دو ماهه و یا باعث ضعف دائم یکی از حواس ظاهر یا یکی از اعضای بدن شود و یا باعث از بین رفتن قسمتی از عضو مصدوم گردد، بدون آنکه عضو از کار بیفتد و یا باعث وضع حمل زن قبل از موعد طبیعی شود، مرتکب به حبس تأدیبی از سه ماه الی دو سال و جزای نقدی از دو هزار ریال الی ۱۰ هزار ریال محکوم و با گذشت مدعی خصوصی، تعقیب محکوم موقوف می شود».

ج) صدمه های بدنی غیر عمدی موجب حبس تأدیبی تا سه سال و جزای نقدی تا سی

هزار ریال

ماده ۵ قانون مزبور در این مورد اشعار می داشت: «هرگاه صدمه بدنی غیر عمدی که به جهات مندرج در ماده ۴ واقع شود، موجب مرض جسمانی یا دماغی که غیر قابل علاج باشد و یا از بین رفتن یکی از حواس ظاهر و یا نقصان یا از کار افتادن عضوی از اعضای بدن که یکی از وظایف ضروری زندگی انسان را انجام می دهد و یا از بین رفتن قوه تناسلی با نقصان دائم در نطق یا تغییر شکل دائمی عضو یا صورت شخص یا سقط جنین شود، مرتکب به حبس تأدیبی از شش ماه تا سه سال و غیرامت از سه هزار ریال الی سی هزار ریال محکوم می شود».

از مجموع موارد ذکر شده، این نکات استفاده می شود که اولاً: همانند قتل عمدی ناشی از تخلف های رانندگی موضوع ماده یک، مصادیق خطا (تقصیر) تقریباً تکرار شده بود. ثانیاً: میزان مجازات حبس بستگی به طول مدت درمان و معالجه صدمه وارد شده داشت چنانکه مجازات حبس مذکور در ماده چهار بود که مدت درمان آن بیش از دو ماه تعیین شده بود.

همین سخن درباره جزای نقدی مقرر در ماده ۴ نیز صادق است. چنان که در این ماده - برخلاف ماده ۳، در کنار حبس، جزای نقدی نیز تعیین شده بود که می توان دلیل آن را علاوه بر طولانی تر بودن مدت درمان، وخیم تر بودن صدمه های بدنی مذکور در این ماده (ماده چهار) نسبت به ماده قبل (ماده سه) دانست. و سرانجام اینکه در دو ماده سه و چهار شاکی (مدعی) خصوصی می توانست در صورت تمایل گذشت نماید که حسب مورد منجر به توقف تعقیب یا اجرای حکم می شد، ولی در ماده پنج نظر به اهمیت موضوع و وخامت موارد مذکور در آن، چون مرض غیرقابل علاج یا تغییر شکل دائم عضو و یا سقط جنین، قانون گذار یا سلب اجازه گذشت شاکی شدت عمل بیش تری نسبت به مرتکب نشان داده بود.

پس از انقلاب نیز در کتاب تعزیرات و مجازات های بازدارنده قانون مجازات اسلامی مصوب ۱۳۷۵ که بعد از اصلاحات سال ۱۳۹۲ نیز هم چنان به قوت خود باقی ست، در مواد ۷۱۵، ۷۱۶ و ۷۱۷ صدمه های بدنی غیرعمدی احصا شده بود. این صدمات را از حیث میزان مجازات، می توان به مواد زیر تقسیم نمود:

۱- صدمه بدنی غیرعمدی موجب حبس از دو ماه تا یکسال

بر اساس ماده ۷۱۵ قانون مذکور: «هرگاه یکی از جهات مذکور در ماده ۷۱۴ موجب مرض جسمی یا دماغی که غیرقابل علاج باشد و یا از بین رفتن یکی از حواس یا از کار افتادن عضوی از اعضای بدن که یکی از وظایف ضروری زندگی انسان را انجام می دهد یا تغییر شکل دائمی عضو یا صورت شخص یا سقط جنین شود، مرتکب به حبس از دو ماه تا یک سال و به پرداخت دیه در صورت مطالبه از ناحیه مصدوم محکوم می شود».

۲- صدمه بدنی غیرعمدی موجب حبس از دو ماه تا شش ماه

مطابق ماده ۷۱۶: «هرگاه یکی از جهات مذکور در ماده ۷۱۴ موجب صدمه بدنی شود که باعث نقصان یا ضعف دائم یکی از منافع یا یکی از اعضای بدن شود و یا باعث از بین رفتن قسمتی از عضو مصدوم گردد، بدون آنکه عضو از کار بیافتد یا باعث وضع حمل زن قبل از

موعد طبیعی شود، مرتکب به حبس از دو ماه تا شش ماه و پرداخت دیه در صورت مطالبه از ناحیه مصدوم محکوم خواهد شد».

۳- صدمه بدنی غیر عمدی موجب حبس از یک تا پنج ماه

ماده ۷۱۷: «هرگاه یکی از جهات مذکور در ماده ۷۱۴ موجب صدمه بدنی شود، مرتکب به حبس از یک تا پنج ماه و پرداخت دیه در صورت مطالبه از ناحیه مصدوم محکوم می شود». همان طور که مشاهده می شود، در مقررات فوق، مقنن به کلی احتساب طول درمان را در تعیین مجازات لحاظ نکرده است. این مهم از حیث خسارتی که به مجنی علیه وارد می شود قابل عنایت است. در واقع در قانون سابق مدت طول درمان یک ملاک برای تعیین مجازات بود که به فراخور آن از مجنی علیه جبران خسارت می شد.

در پایان این بند، لازم به توضیح است که برخی دیگر از جرایم هستند که به واسطه وسیله نقلیه ارتکاب می یابد یا اینکه استفاده از وسیله نقلیه یا عدم رعایت مقررات راهنمایی و رانندگی از کیفیات مشدده در آنها تلقی می شود؛ برای مثال در قانون مجازات اسلامی ۱۳۷۵ در کتاب تعزیرات و مجازات های بازدارنده، در جرم آدم ربایی هرگاه از وسیله نقلیه استفاده شود، سبب می شود مرتکب به حداکثر مجازات (۱۵ سال حبس) محکوم شود.

در این نوع جرایم چون الزاماً تخلفی از مقررات راهنمایی و رانندگی صورت نگرفته است، اتصاف این جرایم به جرایم راهنمایی و رانندگی مشکل به نظر می رسد. زیرا جرایم راهنمایی و رانندگی باید در اثر تخلف از مقررات رانندگی حاصل شده باشند، و در موارد فوق، خودرو یا وسیله نقلیه تنها یکی از ابزارهای ارتکاب جرم است. همین معنا در مواردی که راننده ای عمداً با خودروی خود دیگری را زیر می گیرد، صادق است. با توجه به همین ویژگی بوده است که در عنوان پایان نامه حاضر از تعبیر «جرایم و تخلفات راهنمایی و رانندگی» استفاده شده است.

گفتار سوم: تخلفات راهنمایی و رانندگی

تخلف از مقررات راهنمایی و رانندگی، فعل یا ترک فعلی است که از سوی عابرین، رانندگان و یا دارندگان وسائط نقلیه انجام و منجر به اختلال در عبور و مرور، افزایش تهدید جانی یا مالی برای خود و دیگران می شود.^۱

با توجه به تعریف بالا، مشخص می شود که منظور از تخلف تنها چند مورد خلاف قانون عمل کردن و سپس جریمه شدن توسط پلیس و دریافت و پرداخت برگه جریمه نیست، بلکه مفهوم آن بسی بالاتر است که بعضاً نتایج سنگین و گاه غیرقابل جبران دارد. چنان که وقتی صحبت از تخلف می شود، مواردی از قبیل تصادفات، مشکلات ترافیکی، سوانح ترافیکی و جاده ای و صدمات جانی و مالی، اقدامات مداخله ای- اصلاحی و نظارت بر اقدامات صورت گرفته، مطرح است که باید به تمام این مسائل پرداخته شود.

براساس تصویب نامه مورخ ۱۳۹۰/۸/۲۱ وزارت کشور و وزارت راه و شهرسازی انواع تخلفات راهنمایی و رانندگی و مبلغ جریمه های آن تعیین شد. براساس این تصویب نامه انواع تخلفات راهنمایی و رانندگی برحسب خطرآفرینی آن تخلف به میزان معینی پرداخت جریمه، تقسیم می گردد. بیان این نکته لازم است که پیش از این، سقف جرایم رانندگی در کشور ۳۰ هزار تومان و کف آن یک هزار تومان بود که بیش ترین افزایش نرخ جرایم تعیین شده در جدول جدید جرایم رانندگی مربوط به تخلفات حادثه ساز است. با ابلاغ جدول جدید جرایم رانندگی سقف و کف جرایم رانندگی در کشور به ۲۰۰ و ۵۰ هزار تومان افزایش یافت.

براساس جدول جدید، نرخ جریمه های رانندگی که در قالب ۱۷۱ کد تخلف ابلاغ شده و نرخ جریمه های رانندگی به سه بخش «کلان شهرها، مراکز استانها، جاده های بین شهری و مناطق آزاد تجاری- صنعتی»، «سایر شهرها» و «روستاها و راه های روستایی» تقسیم شده است.

^۱ - جانی پور و معروفی، منبع پیشین، ۱۳۹۴، ص ۹۳.

الف) تخلفات منجر پرداخت به دو میلیون ریال جریمه و ضبط گواهینامه به مدت شش

ماه و معرفی راننده به مراجع قضایی

براساس جدول جدید جریمه ها، رانندگی در حالت مستی و مصرف روانگردان ها و یا مواد افیونی در تمامی جاده های کشور دویست هزار تومان جریمه دارد و گواهینامه راننده به مدت شش ماه ضبط و راننده مذکور به مراجع قضایی معرفی می شود.

ب) تخلفات منجر به پرداخت یک میلیون ریال جریمه

از سوی دیگر، حرکات نمایشی مانند دور زدن درجا و یا حرکت موتورسیکلت بر روی یک چرخ، تجاوز از سرعت مجاز، سبقت غیرمجاز در راههای دوطرفه، حرکت به صورت مارپیچ و حرکت با دنده عقب در آزدراه ها و بزرگراه ها در «کلانشهرها، مراکز استان ها، جاده های بین شهری و مناطق آزاد تجاری- صنعتی» صد هزار تومان جریمه دارد.

در عین حال، انجام همزمان دو تخلف از تخلفات یاد شده، به جز حرکت با دنده عقب در آزدراه ها و بزرگراه ها علاوه بر جریمه، توقیف ۷۲ ساعت خودرو را نیز به همراه دارد.

ج) تخلفات منجر به پرداخت پانصد هزار ریال جریمه

براساس ابلاغ دولت، تجاوز از سرعت مجاز (بیش از ۳۰ تا ۵۰ کیلومتر در ساعت)، تجاوز به چپ از محور راه، عبور وسایط نقلیه از پیاده رو، دور زدن در محل ممنوع، استفاده از تلفن همراه و یا وسایط ارتباطی مشابه در حین رانندگی در سرعت بالای ۶۰ کیلومتر، نقص فنی مؤثر یا نقص در سیستم روشنایی رد شب، عدم رعایت مقررات ایمنی حمل و نقل جاده ای مواد خطرناک، رانندگی با وسایط نقلیه عمومی بیش از زمان مجاز، عدم رعایت شرایط مندرج در گواهینامه مانند استفاده از عینک و...، عدم توجه به فرمان ایست یا پرچم مراقبین عبور و مرور محصلین یا پلیس مدرسه، عدم رعایت مقررات حمل بار، نصب پلاک های متفرقه یا تغییر استاندارد پلاک وسیله نقلیه، مغایرت مشخصات فنی با کارت شناسایی وسیله نقلیه، در آغوش داشتن اطفال در حین رانندگی، حمل تیرآهن، ورقه های فلزی و امثال آن بدون رعایت شرایط

ایمنی و مقررات مربوطه، عدم مقررات حمل بار ترافیکی، عدم اقدام به تعویض پلاک به هنگام خرید و فروش وسیله نقلیه، هرگونه دستکاری در دستگاه های سرعت نگار وسایط نقلیه عمومی، نداشتن بیمه نامه شخص ثالث معتبر، توقف دوبله در محل ایستادن ممنوع، عبور کامیون و اتوبوس در خط سرعت بزرگراه ها و آزادراه های دارای بیش از دو خط عبوری در هر سمت، حمل مواد سوختی خارج از باک توسط وسایط نقلیه غیرمجاز یا نصب باک غیرمجاز، سوار کردن مسافر یا نشستن داخل صندوق عقب یا هر قسمت خارجی وسیله نقلیه، رانندگی با وسیله نقلیه با پلاک غیرمجاز یا دارای پلاک گذرموقت، ویژه، تعمیری، خارج از زمان و مکان تعیین شده و یا پلاک تعویض نشده متعلق به مالک قبلی، حمل مواد محترقه با وسایط نقلیه غیرمجاز، نداشتن مجوز فعالیت راننده وسیله نقلیه عمومی، استفاده از نورافکن یا چراغ دارای نور خیره کننده، چراغ های الوان، نور سفید و... در جلوی وسیله نقلیه، نصب هرگونه تجهیزات یا اجسام اضافی بر روی بدنه وسیله نقلیه یا روی چرخ که از سطح بیرونی آن تجاوز کند.

توقف و سدّ معبر در سطح و یا روی حریم تقاطع ها و میادین یا سطوح نارنجی، تصادف ناشی از عدم توجه به جلو یا عدم رعایت فاصله طولی و عرضی با وسیله جلویی یا جانبی، عدم اعلام رسانی محل جدید سکونت مالک وسیله نقلیه در مهلت تعیین شده به ادارات راهنمایی و رانندگی، عبور وسایط نقلیه غیرمجاز از خط ویژه، تخلیه نخاله، زباله، مصالح ساختمانی، فاضلاب و ایجاد هرگونه مانع در مسیر عبور و مرور وسایط نقلیه در راه ها و حریم آنها، استفاده از شیشه دودی به نحوی که راننده و سرنشین آن قابل تشخیص نباشد، سبقت از سمت راست وسیله نقلیه در راه هایی که در هر طرف و برگشت فقط یک خط عبوری دارد و یا با استفاده از شانه راه و عدم تجهیز وسایط نقلیه مربوط یا محل به علائم هشداردهنده در عملیات اجرایی و عمرانی راهها در «کلانشهرها، مراکز استان ها، جاده های بین شهری و مناطق آزاد تجاری- صنعتی» هر کدام پنجاه هزار تومان جریمه دارد.

د) تخلفات منجر به پرداخت چهارصد هزار ریال جریمه

هم‌چنین، سبقت اتوبوس و کامیون در داخل شهر، توقف در ابتدا و انتهای پیچ‌ها، نشانیدن مسافر با سرنشین در سمت چپ راننده، سوار کردن یا سوار شدن و پیاده شدن از وسیله نقلیه در حال حرکت، نداشتن پلاک جلو- عقب و یا ناخوانا بودن آن، روشن نکردن چراغ از هنگام غروب تا طلوع آفتاب و در مواقع لزوم حرکت عمدی به موازات اتومبیل دیگری به نحوی که موجب کندی و انسداد حرکت شود، حرکت نکردن وسایط نقلیه بین دو خط یا تغییر خط حرکت بدون رعایت مقررات مربوطه در معابر خط کشی شده، استفاده غیرمجاز از چراغ گردان، آژیر و امثال آن در خارج از زمان مأموریت، عدم رعایت مسیرهای تعیین شده حرکت در معابر منتهی به تقاطع‌ها، استفاده از وسایل آتش‌زا از قبیل اجاق گاز، پیک نیکی و بخاری در داخل وسایط نقلیه، باز کردن قفل مخصوص وسایط نقلیه که توسط مأموران راهنمایی و رانندگی بسته شده است، تجاوز از سرعت مجاز (تا ۳۰ کیلومتر در ساعت)، حمل کود، زباله، نخاله و مصالح ساختمانی و امثال آن بدون حفاظ و پوشش لازم، عدم توجه به فرمان ایست و حرکت پلیس، حمل بار تجاری توسط وسایط نقلیه عمومی حمل مسافر، توقف در محل ایستادن ممنوع (توقف مطلقاً ممنوع)، حمل جنازه با وسایط نقلیه غیرمجاز، حرکت با دنده عقب غیرضروری در راه‌ها، توقف وسایط نقلیه در پیاده‌رو، سوار یا پیاده کردن مسافر در خارج از پایانه‌های مسافری یا مکان‌های غیرمجاز، استفاده از لاستیک‌های غیراستاندارد، انجام سرویس مدارس بدون داشتن مجوز لازم یا با وسایل نقلیه غیرمجاز، عدم نصب یا استفاده صحیح از تجهیزات الکترونیکی و غیرالکترونیکی مصوب کنترل و موقعیت وسیله نقلیه، حمل بار غیرمتعارف یا اشیاء با وسایط نقلیه غیرباربری به نحوی که قسمتی از آن از اطراف وسیله نقلیه خارج شود، تولید صدای ناهنجار یا نامتعارف از بوق‌های شیپوری و لوله آگزوز، سامانه صوتی یا بلندگوی صلب شده در وسایل نقلیه و امثال آن، سوار و پیاده کردن مسافر یا سرنشین در محل‌های غیرمجاز یا به نحوی که موجب اختلال در عبور و مرور گردد

در «کلان شهرها، مراکز استان ها، جاده های بین شهری و مناطق آزاد تجاری- صنعتی» هر کدام چهل هزار تومان جریمه دارد.

ه) تخلفات منجر به پرداخت سیصد هزار ریال جریمه

همچنین، براساس جدول جدید استفاده از تلفن همراه و سایر وسایل ارتباطی مشابه در حین رانندگی در سرعت هایی کمتر از ۶۰ کیلومتر در ساعت، توقف سایر وسایط نقلیه در ایستگاه وسایط نقلیه عمومی، راه ندادن به وسیله نقلیه پشت سر برای سبقت، توقف وسایط نقلیه عمومی، حمل بار و مسافر در خارج از ایستگاه های تعیین شده، پرتاب کردن یا ریختن ضایعات، زباله، آب دهان و بینی و امثال آن از وسایط نقلیه به سطح معابر، توقف وسایط نقلیه در سطح سواره رو راه ها و محل هایی که شانه کناری وجود ندارد و حمل مسافر با وسایط نقلیه شخصی یا غیرمجاز، توقف دوبله در معابر، رانندگی با وسایل دودزا، عدم استفاده از کلاه ایمنی و سرنشین موتورسیکلت در حین رانندگی، عدم استفاده از کمربند ایمنی توسط راننده یا سرنشین وسیله نقلیه در حال حرکت در آزادراه ها و بزرگراه ها و جاده ها، هر نوع توقف که منجر به سد معبر یا اختلال در عبور و مرور گردد، همراه نداشتن گواهینامه رانندگی، بیرون آوردن دست یا هر یک از اعضای بدن از وسیله نقلیه در حال حرکت، بوق زدن در محل های ممنوعه هر کدام سی هزار تومان جریمه در «کلانشهرها، مراکز استان ها، جاده های بین شهری و مناطق آزاد تجاری- صنعتی» به همراه دارد^۱.

و) تخلفات منجر به پرداخت دویست هزار ریال جریمه

همچنین، همراه نداشتن بیمه شخص ثالث، سوار کردن کودکان کمتر از دوازده سال در صندلی جلو، توقف در محل ممنوع (پارک ممنوع)، حمل و در آغوش گرفتن حیوانات یا سرگرم شدن با آنها، همراه نداشتن کارت شناسایی وسیله نقلیه، ورود و تردد وسایط نقلیه غیرمجاز در معابر، محدوده ها و مناطقی که ممنوع اعلام شده است، عدم رعایت حق تقدم

^۱ - جانی پور و معروفی، همان، ص ۹۵.

عابر یا تجاوز یا توقف وسایط نقلیه در گذرگاه عابر پیاده و خوردن و آشامیدن و استعمال دخانیات در هنگام رانندگی در «کلانشهرها، مراکز استان ها، جاده های بین شهری و مناطق آزاد تجاری - صنعتی» هر کدام بیست هزار تومان جریمه خواهد داشت.

ز) تخلفات منجر به پرداخت یکصد هزار ریال جریمه

همچنین، عدم استفاده از تاکسی متر و عدم توجه به اخطار و تذکر پلیس و همراه نداشتن گواهی یا برچسب معتبر معاینه فنی در «کلان شهرها، مراکز استان ها، جاده های بین شهری و مناطق آزاد تجاری - صنعتی» ده هزار تومان جریمه دارد.

ح) تخلفات منجر به پرداخت پنجاه هزار ریال جریمه

طبق تصویب نامه مذکور، حرکت دادن وسایل نقلیه دارای چرخ فلزی در راهها، نداشتن تجهیزات ایمنی از قبیل زنگ یا بوق، ترمز، چراغ یا نوتاب دوچرخه پایی، منجر به پرداخت پنج هزار تومان جریمه برای راکب می شود.

مبحث سوم: علت شناسی جرایم و تخلفات راهنمایی و رانندگی

تخلفات راهنمایی و رانندگی که منجر به یک تصادف ترافیکی و سوانح جاده ای می شوند، از عوامل متعددی از جمله عامل انسانی، عامل راه، عامل وسیله ی نقلیه و عامل محیط و عامل قانون ناشی می شود. از این میان کنترل پذیرترین و مهم ترین عامل، عامل انسانی است که با مهار آن می توان تأثیر بسیاری بر کاهش تلفات و تصادفات در کشور داشت؛ با این حال از نقش سایر عوامل نیز نمی توان غافل شد. بنابراین از آنجا که هدف پیشگیری از جرم، شناسایی علت برای جلوگیری از وقوع معلول می باشد، مناسب دیده شد در این قسمت به بررسی علل و ریشه های جرایم و تخلفات راهنمایی و رانندگی پرداخته شود تا راهکارهای پیشگیرانه متناسب با آنها انتخاب گردد.

گفتار اول: علل انسانی

عوامل انسانی دارای انواعی هستند که در ادامه به ذکر برخی از مهم‌ترین آنها می‌-

پردازیم:

الف) بیماری‌های جسمی و روانی

در این خصوص، در قسمت بیماری‌های روانی از جمله می‌توان به بیماری‌های روانی-اجتماعی مثل پرخاشگری، کمبودهای روانی، وجود عقده‌های روانی در افراد اشاره کرد که در جهت جبران و یا برآورده نمودن نیازهای احساس شده مرتکب اعمال و رفتارهایی که می‌تواند نابهنجار باشد دست خواهد زد.^۱

و در بعد بیماری‌های مرضی و جسمی می‌توان به بیماری‌های چشمی نظیر پیر چشمی، کوررنگی، شب کوری، نقص عمق میدان دید و یا بیماری‌های قلبی، عروقی و خونی نظیر فشار خون بالا، چربی خون و دیابت و استفاده از داروها اشاره کرد که باعث خطاهای انسانی و بروز تخلفات راهنمایی و رانندگی ناخواسته و کاهش میزان هوشیاری و وقوع حوادث ترافیکی می‌شود، اشاره کرد.^۲

ب) عجله و شتاب (عامل زمان) و بی‌انضباطی فردی

انجام حرکات و اعمال خطرناک و ناگهانی، قانون شکنی و قانون گریزی، نادیده گرفتن حقوق دیگران از جمله رفتارهایی است که نتیجه بی‌انضباطی فردی در برنامه‌های روزمره است که فرد در جهت رفع کمبود زمان از خود بروز داده و سعی می‌نماید با انجام اعمال و

^۱ - عزیزی، حمیدرضا، تخلفات راهنمایی و رانندگی و روش‌های پیشگیری در ایران، مجموعه مقالات نخستین کنفرانس بین‌المللی حوادث رانندگی و جاده‌ای، تهران: انتشارات دانشگاه تهران، ۱۳۸۴، ص ۳۴۵.

^۲ - قرایی، بنفشه و همکاران، بررسی رابطه سلامت روان و خواب رانندگان با حوادث جاده‌ای، فصلنامه دانش انتظامی، معاونت اجتماعی ناجا، تهران، سال نهم، شماره اول، ۱۳۸۶، ص ۱۵۲.

رفتار نابهنجار، عوارض ناشی از بی انضباطی فردی را مرتفع نماید. از جمله مثال آن می توان عبور از چراغ قرمز و سرعت غیرمجاز اشاره نمود^۱.

ج) عدم احساس مسئولیت فردی و اجتماعی

بی تفاوتی و عدم احساس مسئولیت که ریشه های روانی- اجتماعی بسیاری برای آن متصور است، نیز باعث بروز رفتارهایی است که هدف و مقصود فرد فقط انجام امورات شخصی و نیل به هدف های مورد نظر شخصی، بدون توجه به حقوق سایرین و یا عواقب منفی آن است.

د) عدم اطلاع کافی از قوانین و مقررات و فلسفه وجود قوانین

در این خصوص می توان به عللی نظیر ضعف در آموزش، عدم آموزش مستمر، عدم فرهنگ سازی، عدم اجرای دقیق مقررات از جانب مسئولین ذی ربط اشاره داشت که موجبات بروز حوادث نیز خواهد بود. در این مورد دلایلی نظیر ضعف و نقص فرهنگ رانندگی، کوتاهی برخی دستگاه های مرتبط در جهت معرفی پیامدهای مثبت اجرای مقررات و لذا عدم باور به این که اجرای مقررات، سلامت آرامش و امنیت را در پی خواهد داشت و با توجه به این که اجرای مقررات در برخی موارد و مواقع در جهت عدم حضور پلیس و وضعیت های مشابه ضمانت اجرایی نداشته است، لذا فرد، رفتار مطلوب که اجرای آن زحمت و محدودیت خواهد داشت را فراموش کرده و آن چه سهل تر و ظاهراً راحت تر است را مرتکب می شود^۲.

گفتار دوم: علل ناشی از ضعف در طراحی و ساخت وسایل نقلیه ایمنی

طراحی و ساخت وسایل نقلیه ایمن بسیار می تواند در جلوگیری از وقوع تخلفات راهنمایی و رانندگی نقش داشته باشد. خودروهایی که فاقد استانداردهای بین المللی در ساخت و طراحی هستند، مطمئناً نمی توانند راننده را در جهت رعایت مقررات رانندگی یاری

^۱ - افراسیابی، محمود، علل بررسی تصادفات، چاپ پنجم، تهران: انتشارات دانشگاه علوم انتظامی امین، ۱۳۸۸، ص ۵۷.

^۲ - افراسیابی، محمود، علل بررسی تصادفات، ۱۳۸۸، ص ۵۸.

رسانند، مثال معروف این عامل، ترمزهای ناکارآمد خودروهایی سنگین موسوم به (هوو) بود که از چین وارد می شد و سبب وقوع تصادفات و سوانح نابهنجاری شد. همچنین خودروی پژو ۴۰۵ که خود به خود آتش می گرفت و در حین رانندگی جان سرنشینان و دیگر رانندگان را در معرض خطر قرار می داد.^۱

گفتار سوم: علل و ریشه های محیطی

محیط مرتبط با امور رانندگی شامل راهها و جاده ها، علائم راهنمایی و رانندگی و آب و هوای جوی می باشد که در ادامه به اختصار از آنها یاد می شود.

الف) عدم وجود شبکه شهری و جاده ای مناسب

در این وضعیت فرد به جهت ضعف در اعتقاد به نتیجه اجرای مقررات، ضعف در اجرای قاطع مقررات در جهت فرار از تنگناهای مختلف زمانی و مکانی که آنها نیز ریشه در عدم برنامه ریزی توسط برخی سازمان ها، وجود کمبودها و نارسایی ها دارد، اقدام به بروز رفتارهای نامطلوب می نماید. از امثال بارز آن می توان به عبور از خیابان های ممنوعه و یک طرفه، تغییر مسیر و تغییر خطوط خلاف مقررات، سرعت های غیرمجاز و توقف های غیرمجاز اشاره کرد.

ب) نارسایی های مربوط به علایم راهنمایی و رانندگی در خیابان ها و جاده ها

ضعف مدیریت مهندسی ترافیک، ضعف مدیریت انتظامی حمل و نقل، بی توجهی و بی-مبالاتی مسئولین ذی ربط در رفع نواقص و کمبودها از جمله علل بروز در این مقوله است که البته ضعف در آموزش مقررات می تواند تشدید کننده آنها باشد.^۲

^۱ - جانی پور و معروفی، همان، ۱۳۹۴، ص ۱۷۱.

^۲ - افراسیابی، محمود، علل بررسی تصادفات، ۱۳۸۸، ص ۶۰.

ج) عوامل جوئی

در این وضعیت فرد (شخص) به علت فشارها یا تأثیرات ناشی از عوامل جوی و نوری خواسته و ناخواسته مرتکب رفتارهای نابهنجار می‌گردد؛ از نمونه‌های آن می‌توان به رانندگی بدون توجه به جوانب و اطراف و یا سرعت‌های بالا و آب و گل پاشی بر روی عابرین، لسر خوردن وسیله نقلیه یا جواب ندادن ترمزهای آن اشاره کرد^۱.

گفتار چهارم: علل نظارتی و مدیریتی

این عوامل در موارد زیر قابل دسته‌بندی و بررسی می‌باشد.

الف) عدم آموزش صحیح و ناکافی بودن تعلیم و تربیت رانندگان

آمار حوادث ترافیکی و نحوه بروز تصادفات که نتیجه رفتار ناصحیح ترافیکی و تخلفات است مؤید ضعف آموزش در این حوزه، عدم استمرار آموزش، عدم آموزش نتایج اجرای مقررات و کلاً کم‌توجهی به امر آموزش‌های مربوط است، گرچه در چند سال اخیر برنامه‌هایی در جهت آموزش مردم از جانب برخی دستگاه‌های ذی‌ربط به عمل آمده است، اما در مقایسه با دیگر کشورها به خصوص کشورهایی که از آمار تصادفات پایین برخوردارند، هنوز فاصله زیادی وجود دارد. همچنین در برخی مقاطع آموزش‌ها در حد بسیار ابتدایی و حتی فاقد آموزش‌های لازم است که از آن جمله می‌توان به آموزش تخصصی رانندگان پایه یکم اعم از رانندگان کامیون و اتوبوس اشاره کرد.

ب) عدم جدیت در اجرای مقررات

این مقوله ریشه در بسیاری از مسایل اجتماعی و سازمانی دستگاه‌های ذی‌ربط دارد که در نتیجه برخی مسئولین و مأمورین بنابه دلایل زیادی از جمله عدم انگیزه و روحیه خدمتی لازم و کافی با ریشه‌های متفاوت، عدم توان و بنیه علمی در انجام امور و ارایه طرح‌ها، مناسب

^۱ - افراسیابی، محمود، علل بررسی تصادفات، ۱۳۸۸، ص ۶۱.

نبودن امکانات و مزایای شغلی یا انتظارات و عدم توجه به واقعیات مربوطه، عدم وجود فرهنگ مربوطه در بین عوامل اجرایی و مردم، عدم وجود بینش لازم در حمایت از اجرای مقررات در وجود برخی مسئولان و وجود مشکلات معیشتی در بین برخی عوامل اجرایی می-توان اشاره کرد.

ج) عدم استفاده از تجهیزات جدید کنترلی و ایمنی راه ها

هم‌زمان با پیشرفت صنعت حمل و نقل و ترافیک مطمئناً جهت کنترل آنها نیز نیاز به تجهیزات جدید و پیشرفته خواهد بود و لذا خلاء وجود این گونه تجهیزات تفکر این امکان را به متخلف می دهد که در نقاط خارج از پوشش پلیس و دستگاه های ناظر مرتکب رفتارهای ناهنجار حتی تا مرحله تجاوز و تعدی به حقوق دیگران گردد^۱.

د) فاصله زمانی زیاد بین وقوع تخلف و مجازات متخلفان

عدم وجود قاطعیت در اعمال مجازات و ضعف قانونی در مجازات متخلفان از دیگر عوامل مشوق قانون گریزان است که بررسی مفصل مؤلفه های مربوط آن در فصل دیگر تحقیق انجام خواهد شد.

^۱ - افراسیابی، محمود، علل بررسی تصادفات، ۱۳۸۸، ص ۶۳.

فصل دوم

**مقررات قانونی و راهکارهای پیشگیرانه کیفری از
جرایم و تخلفات راهنمایی و رانندگی**

سیاست جنایی ایران در کنترل جرایم و تخلفات راهنمایی و رانندگی، عمدتاً دربردارنده استفاده از راهکارهای تنبیهی و کیفری در راستای ایجاد بازدارندگی و جلوگیری از وقوع جرایم بوده است. چنان که عنوان «قانون تشدید مجازات رانندگان» که در سال ۱۳۲۸ به تصویب رسیده بود، مؤید این سخن است. لذا مناسب دیده شد برای تبیین رویکرد قانونگذار در این خصوص، ابتدا سیر قوانین مربوط به جرایم و تخلفات راهنمایی و رانندگی به طور مختصر و گذرا بررسی گردد و سپس با توجه اینکه آخرین اراده قانونگذاری در خصوص جرایم ناشی از تخلفات راهنمایی و رانندگی در قانون راهنمایی و رانندگی مصوب ۱۳۸۹ متبلور شده است و بررسی تغییر و تحولات پیش بینی شده در آن بیانگر رویکرد سیاست جنایی تقنینی نظام حقوقی ایران می باشد؛ تنها راهکارهای پیشگیری کیفری در این قانون مورد بررسی قرار گیرد.

مبحث اول: سیر تقنینی جرایم و تخلفات راهنمایی و رانندگی

در این مبحث، ابتدا نخستین قوانین راهنمایی و رانندگی که قبل از انقلاب به تصویب رسیده اند، ذکر خواهد شد و سپس قوانین مصوب بعد از انقلاب مورد ارزیابی قرار می‌گیرد تا سیر تقنینی جرایم و تخلفات راهنمایی و رانندگی ترسیم گردد.

گفتار اول: مقررات راهنمایی و رانندگی قبل از انقلاب اسلامی

در این قسمت از پایان‌نامه، آنچه حایز توجه است تلاش‌های ابتدایی برای تدوین مقررات مربوط به عبور و مرور در ایران است. در این خصوص باید توجه داشت که علی‌رغم اضافه شدن ناوگان حمل و نقل موتوری به ایران هنوز استفاده از وسایل نقلیه عمومی مانند درشکه رواج داشت و همین رواج استفاده، قانونگذار را به تصویب مقرراتی در سازماندهی عبور و مرور این وسایل وا داشته بود. البته به تدریج آیین‌نامه‌ها و قوانینی مختص وسایل نقلیه موتوری به تصویب رسید که در ادامه مورد اشاره قرار می‌گیرند. در مجموع مهمترین مقررات راهنمایی و رانندگی قبل از انقلاب اسلامی را می‌توان شامل موارد زیر دانست:

بند اول: نظام نامه درشکه های عمومی مصوب سال ۱۳۱۷ هجری شمسی

همان‌طور که بیان شد، در آغاز رواج اتومبیل هنوز درشکه و گاری و کالسکه، به عنوان وسایل نقلیه عمومی مردم، برای حمل و نقل از یک نقطه به نقطه ای دیگر شناخته می شد که این امر تا اوایل دوران حکومت پهلوی ادامه داشت. به این منظور در اردیبهشت ۱۳۱۷ هجری شمسی به منظور نظم و نسق بخشیدن به نحوه کار درشکه های عمومی، آیین نامه امور خلافی درشکه ها با توافق وزارت عدلیه و وزارت داخله تصویب و از آغاز تیرماه ۱۳۱۷ به مورد اجرا گذاشته شد.^۱ در نظام‌نامه ای به همین منظور با عنوان «نظام نامه درشکه های عمومی» به راه انداختن درشکه در شهرها بدون پروانه شهربانی ممنوع اعلام شد و کسانی که دارای درشکه بودند، ملزم شدند که به موجب اظهارنامه، قصد خروج را در استفاده از درشکه به اطلاع شهربانی محل برسانند و در نهایت، در صورت داشتن شرایط مقرر در نظام نامه، پروانه درشکه رانی دریافت دارند. نظام‌نامه درشکه های عمومی ۱۳۱۷ در پنج فصل و ۴۸ ماده تنظیم شده بود که هم‌زمان با آن، نظام نامه دیگری در سه ماده، برای افرادی که مرتکب تخلف می شدند مجازات هایی را پیش بینی کرده بود.^۲

براساس ماده یک نظام نامه اخیر اشخاصی که مرتکب تخلف های مذکور در آن می شدند به حبس از یک تا هفت روز یا به تادیه جریمه از سه سال تا ۵۰ ریال و در صورت تکرار تخلف، به هر دو کیفر محکوم می شدند. تخلف های مزبور عبارت بودند از: به راه انداختن درشکه بدون پروانه، عدم رعایت مقررات از جهت ساخت، ظرفیت، استحکام، نظافت و نمره گذاری و یا کیفیات مربوط به اسب ها و نیز استخدام راننده فاقد پروانه معتبر، و عدم رعایت مقررات راجع به لباس متحدالشکل و شماره مخصوص رانندگی و نظایر آن. هم‌چنین در ماده

^۱ - بخاری، محمد، مجموعه قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی امور حمل و نقل و ترافیک، چاپ ششم، تهران: انتشارات مجد، ۱۳۸۷، ص ۳۲.

^۲ - رایجیان اصلی، مهرداد، سیاست کیفری ایران در قبال جرایم راهنمایی و رانندگی، ماهنامه کانون، سال چهل و چهارم، دوره جدید، شماره ۲۱، آبان و آذر ۱۳۷۹، ص ۱۱۷.

۲ این نظام نامه برای برخی تخلفات دیگر مجازات حبس از یک تا سه روز و غرامت از سه تا سی ریال پیش بینی شده بود.^۱

بند دوم: نخستین آیین نامه راهنمایی و رانندگی مصوب سال ۱۳۱۸ هجری قمری

با توجه به روند رو به افزایش استفاده از اتومبیل در شهرهای بزرگ و همچنین نظم بخشیدن به حرکت اتومبیل در شهرها، در سال ۱۳۱۸ هجری قمری، آیین نامه ای در ۱۰۲ ماده با عنوان آیین نامه راهنمایی و رانندگی از تصویب وزارت دادگستری و وزارت کشور وقت گذشت. در این سال برای اولین بار شهربانی اقدام به تهیه گواهی نامه های رانندگی به صورت دفترچه هفت صفحه ای نمود. در سال ۱۳۴۰ براساس قانون بودجه ۱۳۳۳ گواهی نامه های دفترچه ای تبدیل به یک برگ شد. این گواهی نامه در قطع کوچک و مدت اعتبار آن چهار سال بود. در سال ۱۳۵۵ مدت اعتبار گواهی نامه های رانندگی به ده سال افزایش یافت (همان، ص ۳۵). در ماده پایانی آیین نامه (۱۰۲) برای متخلفان از مقررات مذکور، مجازات هایی پیش بینی شده بود که شامل ۲۴ ساعت تا یک هفته حبس تکذیری و پرداخت غرامت از ۳ تا ۵ ریال و در صورت تکرار تخلف، هر دو مجازات می شد.^۲

بند سوم: قانون تشدید مجازات رانندگان مصوب سال ۱۳۲۸ هجری شمسی

در تاریخ چهاردهم تیرماه سال ۱۳۲۸ قانونی مشتمل بر ۱۲ ماده و یک تبصره با عنوان «قانون تشدید مجازات رانندگان» از تصویب گذشت. این قانون را باید نخستین قانون مدون در زمینه جرایم ناشی از تخلفات رانندگی دانست، زیرا ساختار مقررات جرایم رانندگی در قوانین تعزیرات اسلامی پس از انقلاب متأثر از آن بوده است.^۳ مطابق ماده ۲ این قانون

^۱ - بخاری، همان، ۱۳۸۷، ص ۳۴.

^۲ - همان، ص ۳۵.

^۳ - رایجیان اصلی، مهرداد، سیاست کیفری ایران در قبال جرایم راهنمایی و رانندگی، ماهنامه کانون، سال چهل و چهارم، دوره جدید، شماره ۲۱، آبان و آذر ۱۳۷۹، ص ۱۱۹.

عواملی موجب تشدید مجازات راننده ای که مرتکب قتل غیرعمد شده است، می‌شد. این عوامل عبارتند از: مستی، نداشتن پروانه مجاز رانندگی، تجاوز از سرعت مجاز (مطمئنانه)، به کار انداختن وسایل موتوری با وجود عیب و نقص مکانیکی، عدم رعایت اصول و مقررات لازم در محل هایی که عبور از آنها ممنوع شده است.

با توجه به آن که مجموع موارد بالا از کیفیات مشدده مجازات راننده متخلف محسوب شده اند؛ بنابراین، قانونگذار در این ماده با افزایش حداکثر مجازات حبس از سه به پنج سال و افزایش حداقل غرامت از ۵ هزار ریال به ۱۰ هزار ریال و افزودن کیفر محرومیت از تصدی وسایل نقلیه موتوری به مدت ۵ تا ۱۰ سال شدت عمل بیشتری نسبت به راننده مرتکب قتل غیرعمد نشان داده است.

بند چهارم: طرح قانونی مربوط به تشدید مجازات جرایم رانندگی عمدی مصوب سال

۱۳۳۵ هجری شمسی

آنچه تاکنون در مورد جرایم رانندگی ناشی از تخلفات رانندگی بیان شد، در چارچوب جرایم غیرعمدی به واسطه تقصیر (شامل بی احتیاطی، عدم مهارت رانندگی و عدم رعایت نظامات دولتی) می‌گنجید، ولی حالت هایی وجود دارد که راننده با وسیله نقلیه خود مرتکب جرایم عمدی می‌شود. به بیان دیگر وسیله نقلیه خود را وسیله ارتکاب جرم عمدی قرار می‌دهد و به این ترتیب امنیت جامعه را به خطر می‌اندازد. مقنن ایرانی در تاریخ ۵ دی ماه ۱۳۳۵ ماده واحده ای با عنوان طرح قانونی مربوط به تشدید مجازات رانندگان متخلف وضع نمود که طی آن پیش بینی نمود: «هر راننده ای اعم از آنکه شغل او رانندگی باشد یا نباشد شخصاً و یا با شرکت دیگری به قصد قتل یا سرقت اموال یا هتك ناموس، مرتکب ربودن شخص یا اشخاصی که در آن وسیله نقلیه است بشود، در صورت وقوع قتل محکوم به اعدام است و دادرسان حق ندارند مجازات را حتی یک درجه تخفیف دهند و در صورت شروع به قتل یا

سرقت و یا شروع به هتک ناموس به عنف، به حبس جنایی درجه یک از پنج سال تا پانزده سال مجازات خواهد شد»^۱.

بند پنجم: قانون نحوه رسیدگی به تخلفات و اخذ جرایم رانندگی مصوب سال

۱۳۵۰ هجری شمسی

این قانون پس از قانون جرایم رانندگی ۱۳۲۸ که بیشتر ناظر به آسیب‌های جسمانی غیرعمدی بود، در واقع اولین قانون نظام مند در عرصه رسیدگی به جرایم و تخلفات رانندگی و شیوه اخذ جریمه های مربوط تلقی می‌شد^۲. در ماده یک این قانون آمده بود: «در شهرهایی که از طرف شهربانی کل کشور با موافقت وزارت کشور تعیین و آگهی می‌شود به افسران شهربانی که آموزش لازم دیده و برای تشخیص تخلفات رانندگی تعیین شده باشند اجازه داده می‌شود که متخلفین از آیین نامه راهنمایی و رانندگی را در محل و حین مشاهده تخلف متوقف کرده و جریمه نقدی را با تسلیم قبض رسید وصول نمایند.

در صورتی که متخلف در محل از پرداخت جریمه خودداری کند مأمور مربوط برگ اختطاریه که زمان و محل وقوع تخلف و نوع آن و نام و شماره گواهینامه راننده و مشخصات وسیله نقلیه، هم‌چنین مشخصات مأمور مزبور در آن ذکر شده باشد به متخلف تسلیم می‌کند. در صورتی که متوقف ساختن وسیله نقلیه مقدور نباشد مأمور مربوط گزارش خود را که حاکی از مشخصات و شماره وسیله نقلیه و نوع تخلف و روز و ساعت و محل وقوع تخلف خواهد بود تنظیم و برای تعقیب متخلف به اداره مربوط تسلیم می‌کند. در مورد وسیله نقلیه ای که در محل غیرمجاز متوقف شده باشد در صورت عدم حضور متخلف مأموران مذکور می‌توانند اختطاریه مذکور را با ذکر مشخصات وسیله نقلیه و زمان و مکان وقوع تخلف و نوع آن و مشخصات خود به وسیله نقلیه الصاق نمایند. در هر یک از موارد فوق متخلف می‌تواند

^۱ - بخاری، همان، ص ۴۰.

^۲ - همان.

ظرف ۱۵ روز از تاریخ مندرج در اخطاریه جریمه مقرر را به حسابی که از طرف خزانه داری که تعیین و اعلام می شود پرداخت و رسید دریافت نمایند یا نسبت به آن ظرف همان مدت با ذکر دلیل به دادگاه بخش اعتراض کند.

به معترضینی که برای تسلیم اعتراض خود به دادگاه مراجعه می نمایند در صورتی که در همان موقع امکان رسیدگی به اعتراض آنها نباشد، ورقه ای حاوی شماره اخطاریه مورد اعتراض، تاریخ وصول اعتراض و وقت رسیدگی دادگاه داده می شود. اعتبار ورقه مزبور تا تاریخ رسیدگی مندرج در آن است.

دادگاه پس از رسیدگی هرگاه اعتراض را وارد تشخیص نداد متخلف را به دو تا سه برابر اصل جریمه محکوم می نماید. هرگاه متخلف در موعد ۱۵ روز مهلت جریمه را پرداخت ننماید و اعتراض هم به دادگاه نکرده باشد جریمه را باید به مأخذ دو برابر مندرج در اخطاریه به حساب خزانه داری کل پردازد.

اگر هیچ گونه اقدامی ظرف مدت یک ماه از تاریخ اخطاریه به عمل نیاید متخلف در ساعت اداری به دادگاه اعزام می شود و پس از رسیدگی نسبت به علت عدم پرداخت جریمه، در صورتی که عذر او موجه تشخیص شود فقط به اصل جریمه و الا به دو تا سه برابر آن محکوم می شود.

تبصره ۱- رسیدگی به تخلفات رانندگی و سائل نقلیه موتوری با دادگاه بخش است.

تبصره ۲- چنانچه دادگاه ضمن رسیدگی گزارش مأمور مربوط را خلاف تشخیص دهد باید مراتب را برای تعقیب مأمور به شهربانی کل یا ژاندارمری کل اعلام نماید.»

همچنین، ماده ۲ این قانون میزان جریمه نقدی را چنین تعیین کرده بود: «مجازات تخلفات رانندگی طبق آیین نامه از یکصد الی یک هزار ریال است.»

در ماده ۳ این قانون نیز محل مصرف وجوه دریافتی تعیین شده بود: «وجوه حاصل از محل جرایم رانندگی در حوزه هر یک در حساب مخصوصی که از طرف خزانه افتتاح می شود

نگهداری خواهد شد. بیست درصد وجوه مزبور برای ایجاد توقفگاه‌ها (پارکینگ) و اصلاح معابر در اختیار شهرداری محل گذارده می‌شود و هشتاد درصد بقیه به عنوان درآمد اختصاصی در اختیار شهربانی محل گذارده خواهد شد که برای تهیه وسایل خط کشی و نصب علائم و چراغ راهنمایی و حسن انتظام عبور و مرور به مصرف برسد. نحوه مصرف وجوه مزبور به موجب آیین نامه این قانون تعیین خواهد شد. خط کشی معابر در شهر تهران از وظایف شهرداری پایتخت خواهد بود».

بند ششم: ماده واحده مربوط به جرایم ارتكابی به وسیله موتورسیکلت مصوب سال

۱۳۵۵ هجری شمسی

در چهارم اسفند ماه ۱۳۵۵ برای برخورد قانونی با موتورسیکلت سواران متخلف، ماده واحده ای به همراه سه تبصره به تصویب رسید که به افسران و درجه داران دیپلمه پایتخت اجازه می‌داد در محدوده قانونی شهر تهران، رانندگان موتورسیکلت یا موتورگازی را که در پیاده رو مبادرت به رانندگی کرده و یا در جهت خلاف مسیر مجازات حرکت می‌کردند و یا به وسیله لوله آگروز به طور عمدی صدای ناهنجار ایجاد می‌کردند، متوقف نموده و علاوه بر اخذ جرایم مذکور در آیین نامه اجرای قانون نحوه رسیدگی به تخلفات و اخذ جرایم رانندگی، موتورسیکلت یا موتورگازی آنان را از سه ماه تا شش ماه با توجه به نوع تخلف توقیف نمایند. در تبصره یک این قانون، اجازه اجرای قانون در سایر شهرها موکول به پیشنهاد وزارت کشور و تصویب هیات وزیران شده بود. در تبصره ۲ نیز قید گردیده بود که اگر عمل متهم با ماده جزایی دیگری قابل انطباق باشد مانع تعقیب کیفری او نخواهد بود^۱.

با توضیحات یاد شده، اهمّ قوانین و مقررات مربوط به جرایم و تخلفات راهنمایی و رانندگی پیش از انقلاب ملاحظه گردید، در ادامه در بند سوم، قوانین و مقررات یاد شده پس از انقلاب مورد بررسی قرار می‌گیرد.

^۱ - جانی پور و معروفی، همان، ص ۶۹

گفتار دوم: مقررات راهنمایی و رانندگی بعد از انقلاب اسلامی

با توجه به اینکه با وقوع انقلاب اسلامی، طبق اصل ۴ قانون اساسی تمامی قوانین و مقررات باید مطابق اسلام باشد، پس از انقلاب اسلامی تحول گسترده ای در حوزه قوانین و مقررات از جمله قوانین جزایی رخ داده است. در این میان قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی نیز از این تغییر و تحول بی نصیب نبودند. در ادامه این بند به برخی از موارد قانونی و تغییرات حاصل شده و نهایتاً آخرین قانون حاکم بر جرایم و تخلفات راهنمایی و رانندگی اشاره می شود.

بند اول: لایحه قانونی اصلاح قانون نحوه رسیدگی به تخلفات و اخذ جرایم رانندگی

۱۳۵۰، مصوب سال ۱۳۵۸ هجری شمسی

با توجه به لزوم انطباق قانون نحوه رسیدگی به تخلفات و اخذ جرایم رانندگی مصوب ۱۳۵۰ با مقررات اسلامی ماده یک قانون مذکور که عدم رعایت ۱۵ روز برای اعتراض را موجب سلب حق اعتراض بیان کرده بود، در این لایحه قانونی حذف شد و با این عبارت اصلاح گردید: «عدم رعایت پانزده (۱۵) روز مهلت اعتراض، سلب حق اعتراض نمی نماید». هم چنین، یکی از نوآوری های این لایحه قانونی تفکیک انواع تخلفات راهنمایی و رانندگی بود که در قانون پیش از انقلاب به این شکل تفکیک و طبقه بندی نشده بود. در این لایحه قانونی آمده بود: «تبصره ۱ به ماده ۲ قانون نحوه رسیدگی به تخلفات و اخذ جرایم رانندگی به شرح زیر اضافه می شود: «یک صد و بیست نوع تخلفات رانندگی به سه گروه تقسیم و تخلفات رانندگی مشابه در یک رده و جمعاً در بیست فقره خلاصه شده و برای هر گروه جریمه ای به شرح زیر تعیین می گردد.

گروه اول- تخلفاتی که جریمه آن ها یک هزار ریال است به این شرح می باشد: ۱- توقف منجر به سد معبر؛ ۲- عدم توجه به چراغ راهنما و تابلو ایست؛ ۳- عبور و حرکت غیر مجاز؛ ۴- حرکت مارپیچ و انحراف به چپ؛ ۵- سبقت های غیر مجاز؛ ۶- سرعت غیر مجاز.

گروه دوم- تخلفاتی که جریمه آنها پانصد ریال است: ۱- توقف های غیرمجاز؛ ۲- عدم رعایت فاصله و حق تقدم؛ ۳- دور زدن و گردش های غیر مجاز؛ ۴- نقص های فنی و یا استفاده از لاستیک غیر مجاز؛ ۵- همراه نداشتن هر یک از مدارک لازم؛ ۶- عدم رعایت مقررات در سوار کردن مسافر یا سرنشین؛ ۷- استفاده از پلاک غیر مجاز یا نداشتن پلاک؛ ۸- عدم توجه به فرمان پلیس راهنمایی؛ ۹- استفاده از بوق ها یا وسائل و علائم ممنوع شده؛ ۱۰- عدم رعایت مقررات در بارگیری و حمل یا تخلیه بار؛ ۱۱- عدم رعایت هر یک از مقررات ایمنی مربوط به دید.

گروه سوم- تخلفاتی که جرایم آنها دویست ریال می باشد: ۱- عدم رعایت مقررات تعیین مسیر و جهت عبور و یا قصور در دادن علامت؛ ۲- عدم مقررات ایمنی درب وسیله نقلیه؛ ۳- عدم رعایت نظافت شهر».

یکی دیگر از نوآوری های این لایحه قانونی که در نوع خود بی نظیر بود، تنظیم و تنسيق صدور سند برای وسایل نقلیه موتوری و همچنین، ساماندهی شیوه انتقال این وسایل بود.^۱ در این لایحه آمده بود: «تبصره زیر به ماده ۱۰ قانون مذکور اضافه می شود: تبصره: برای وسایل نقلیه موتوری که در تهران شماره گذاری شده یا بشود از طرف اداره راهنمایی و رانندگی شناسنامه تنظیم خواهد شد و وسایل نقلیه ای که پس از انقضاء یک سال از تاریخ اعلام اداره ی راهنمایی و رانندگی تهران بدون اخذ شناسنامه مورد استفاده واقع شود توسط افسران و مأمورین تا صدور شناسنامه یا ارائه آن متوقف می شوند.

در شهر تهران نقل و انتقالات وسایل نقلیه موتوری زمینی باید در اداره راهنمایی و رانندگی ثبت گردد و در صورتی که وسیله نقلیه فاقد شناسنامه باشد و سند انتقال در دفتر اسناد رسمی تنظیم شود سردفتر مکلف است سند انتقال را به اداره راهنمایی و رانندگی ارسال دارد تا از

^۱ - جانی پور و معروفی، همان، ص ۷۱.

طرف اداره مذکور پس از ثبت انتقال شناسنامه صادر و به صاحب آن تسلیم گردد. صدور رونوشت سند معامله قبل از ارائه شناسنامه جز به تقاضای فوق بدون ارائه شناسنامه ممنوع است سردفترانی که از اجرای مفاد این ماده تخلف کنند به پرداخت جزای نقدی از ده هزار ریال تا بیست هزار ریال در دادگاه انتظامی سردفتران محکوم خواهند شد.

بند دوم: آیین نامه اجرایی آموزشگاه های تعلیم رانندگی مصوب سال ۱۳۶۲ هجری

شمسی

این آیین نامه که اولین اقدام دولتی در اصلاح رفتار رانندگی مردم بود، اثرات شگرفی در ساماندهی عبور و مرور و رعایت قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی داشت. در این آیین نامه آموزشگاه های مجاز برای ادامه فعالیت خود به دو درجه تقسیم می شدند که برحسب امکانات آموزشگاه درجه دریافت می کردند.^۱ در مواد مختلف این آیین نامه شرایطی برای مکان آموزشگاه، تجهیزات اتومبیل، مؤسس و مربیان آن مقرر شده بود که جهت رعایت اختصار و اجتناب از اطاله کلام، از ذکر آنها خودداری می شود.

بند سوم: بخشنامه رسیدگی خارج از نوبت به پرونده های متخلفان از قوانین راهنمایی

و رانندگی مصوب سال ۱۳۶۹ هجری شمسی

در این بخشنامه آمده است: « نظر به اینکه اجرای دقیق مقررات راهنمایی و رانندگی در سطح مملکت حائز اهمیت بسیار بوده و در جلوگیری و تقلیل زیان های جانی و مالی ناشی از این امر، نقش مؤثری دارد و با عنایت به اینکه رسیدگی سریع به این گونه تخلفات و برخورد قاطع به متخلفین، می تواند نقشی تعیین کننده در جلوگیری از ارتکاب تخلفات داشته باشد، شایسته است مراجع قضائی مربوطه این گونه پرونده ها را خارج از نوبت، مورد رسیدگی قرار دهند.»

^۱ - همان.

هم‌چنان که ملاحظه می‌شود، نخستین نشانه‌های توجه قانونگذار به مسأله سرعت و قطعیت در برخورد با متخلفان را می‌توان در این بخشنامه ملاحظه کرد و پیش از همواره به مسأله شدت مجازات‌ها بیشتر توجه می‌شده است.

بند چهارم: قانون جلوگیری از تردد موتورسیکلت فاقد شماره راهنمایی و رانندگی

مصوب سال ۱۳۷۳ هجری شمسی

در این ماده واحده مقرر شده بود: «از تاریخ تصویب این قانون کلیه موتورسیکلت سواران مکلفند ظرف مدت یک سال نسبت به شماره گذاری موتورسیکلت‌های خود اقدام نمایند. تبصره ۱- کلیه مأمورین انتظامی موظفند پس از پایان مهلت قانونی نسبت به توقیف و هدایت موتورسیکلت‌های بدون شماره به توقفگاه شهرداری و نیروی انتظامی اقدام جدی و مداوم به عمل آورند.

تبصره ۲- واحدهای راهنمایی و رانندگی مکلفند تسهیلات لازم جهت صدور شماره و احراز مالکیت دارندگان موتورسیکلت‌های فوق را فراهم و هزینه مربوطه را از متقاضیان دریافت دارند. نحوه احراز مالکیت صاحبان موتورسیکلت‌های بدون سند و تعیین تکلیف آنها و میزان هزینه مربوطه طبق آئین نامه ای خواهد بود که ظرف مدت دو ماه توسط نیروی انتظامی و وزارت کشور تهیه و به تصویب هیأت وزیران خواهد رسید».

بند پنجم: قانون استفاده اجباری از کمربند و کلاه ایمنی مصوب سال ۱۳۷۶ هجری

شمسی

در این ماده واحده آمده است: «از تاریخ لازم الاجرا شدن این قانون، بستن کمربند ایمنی برای رانندگان و سرنشینان ردیف اول انواع خودروهای در حال حرکت در مسیر جاده ای بین شهری و کمربندی‌ها و بزرگراه‌های درون شهری و همچنین استفاده از کلاه ایمنی برای رانندگان و سرنشینان هر نوع موتورسیکلت اجباری است. دولت مکلف است کمربند و کلاه ایمنی استاندارد را به مقدار نیاز کشور تهیه و عرضه نماید.

تبصره ۱- وزارت صنایع و کلیه شرکت های خودروسازی مکلفند خودروهای تولید داخلی را همراه با کمربند ایمنی استاندارد عرضه نمایند. همچنین، انواع خودروهای وارداتی باید دارای کمربند ایمنی باشند.

تبصره ۲- میزان جریمه عدم استفاده از کمربند ایمنی و کلاه ایمنی به ترتیب ده هزار و پنج هزار ریال تعیین می گردد. توسعه محدوده ماده واحده با توجه به مقررات راهنمایی و رانندگی و شهرسازی و زمانبندی اجرای این قانون براساس آئین نامه ای که ظرف مدت شش ماه توسط وزارتخانه های کشور، دادگستری، راه و ترابری و صنایع تهیه و به تصویب هیأت وزیران می رسد، تعیین خواهد شد».

البته همانطور که در ابتدای ماده واحده ملاحظه می شود در ابتدا بستن کمربند ایمنی فقط در موارد مذکور حرکت در مسیر جاده های بین شهری و کمربندی ها و بزرگراه های درون شهری اجباری بود^۱ که با توجه به نقص موجود، قانون مزبور بعداً به صورت ذیل اصلاح شد: «قانون استفاده اجباری از کمربند و کلاه ایمنی مصوب ۱۳۷۶/۱۱/۲۶ مجلس شورای اسلامی به شرح ماده واحده زیر اصلاح می گردد: ماده واحده: بستن کمربند ایمنی استاندارد برای رانندگان و کلیه سرنشینان انواع خودروهای در حال حرکت و همچنین استفاده از کلاه ایمنی استاندارد برای رانندگان و ترک نشینان هر نوع موتورسیکلت اجباری است.» به این ترتیب، بستن کمربند ایمنی در جاده های معمولی داخل شهرها نیز اجباری شد.

بند ششم: آیین نامه جامع راهنمایی و رانندگی مصوب سال ۱۳۸۴ هجری شمسی

در این آیین نامه که به جرأت می توان گفت جامع ترین آیین نامه تصویبی در تاریخ تقنین در حوزه جرایم و تخلفات راهنمایی و رانندگی است، مقررات مربوطه با توجه به کنوانسیون عبور و مرور در جاده ها و کنوانسیون علایم راهنمایی و رانندگی که ایران در سال ۱۳۵۴ به آنها

^۱ - جانی پور و معروفی، همان، ص ۷۵.

ملحق شده است، تنظیم گردیده است^۱. این آیین نامه تاکنون مورد اجرا است و به غیر از برخی مواردی که با قانون جدید راهنمایی و رانندگی تعارض دارد مابقی ملاک عمل قرار می گیرد.

بند هفتم: آیین نامه مدیریت ایمنی حمل و نقل و سوانح رانندگی مصوب سال

۱۳۸۸ هجری شمسی

در واقع، اولین آیین نامه ای که با توجه به رویکرد چند نهادی به پیشگیری از جرایم و تخلفات راهنمایی و رانندگی، اقدام به تصویب آیین نامه ای برای تشریح و همسوسازی اقدامات چهار وزارت مرتبط با جرایم و تخلفات راهنمایی و رانندگی نمود، آیین نامه فوق است^۲. در این آیین نامه مجموعه ای از وظایف مربوط به هر یک از وزارتخانه ها تعیین شده است. برای مثال در ماده یک این آیین نامه دستگاه های مؤثر در کاهش جرایم و تخلفات راهنمایی و رانندگی را احصاء نموده است: «دستگاه های مؤثر: دستگاه های عضو کمیسیون ایمنی راه ها و سایر دستگاه های مؤثر در کاهش حوادث و تلفات حمل و نقل شامل نیروی انتظامی، وزارت راه و ترابری، وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی، وزارت صنایع و معادن، وزارت آموزش و پرورش، وزارت کشور، وزارت ارتباطات و فناوری اطلاعات، وزارت امور اقتصادی و دارایی (بیمه مرکزی ایران)، سازمان صدا و سیما، سازمان پزشکی قانون کشور و سازمان امداد و نجات جمعیت هلال احمر جمهوری اسلامی ایران».

همچنین، در ماده ۴ و ۵ این آیین نامه برای ارتقا خدمات پزشکی به مصدومین آمده است: «در راستای تحقق اهداف جدول شماره (۱) قانون توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت و ماده (۱۱) آیین نامه اجرایی قانون یاد شده، مدیریت فوریت های پزشکی در حوادث رانندگی (درون شهری و برون شهری) به عهده وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی می باشد.

^۱ - همان، ص ۷۶.

^۲ - همان.

تبصره ۱- با توجه به اینکه فرماندهی صحنه تصادف بر عهده پلیس راهنمایی و رانندگی نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران می باشد، وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی موظف است، مدیریت فوریت های پزشکی را ضمن هماهنگی با پلیس انجام دهد.

تبصره ۲- برای ارائه خدمات فوریت های پزشکی به مصدومان، وزارتخانه های کشور، راه و ترابری، ارتباطات و فناوری اطلاعات، نیرو، رفاه و تأمین اجتماعی، دفاع و پشتیبانی نیروهای مسلح و همچنین نیروهای نظامی، انتظامی و غیرنظامی، سازمان صدا و سیما جمهوری اسلامی ایران و سایر سازمان های دولتی و غیر دولتی و مؤسسات تابعه، موظف به همکاری لازم با وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی می باشند.

ماده ۵- وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی موظف است برای اجرای این آیین نامه ضمن حضور در تمامی حوادث رانندگی اطلاع رسانی شده، زمان رسیدن بر بالین مصدوم را در شهرها در هشتاد درصد موارد به کمتر از هشت دقیقه و در جاده ها در هشتاد درصد موارد به کمتر از پانزده دقیقه برساند.

بند هشتم: قانون رسیدگی به تخلفات راهنمایی و رانندگی مصوب سال ۱۳۸۹ هجری

شمسی

پیش از ورود به تحولات این قانون که در نوع خود بی نظیر است ابتدا باید خاطر نشان کرد که به موجب ماده ۳۵ این قانون، عمده قوانین گذشته که مآخذ عمل دستگاه های اجرایی بود، لغو شده است. در این ماده آمده است: «قانون نحوه رسیدگی به تخلفات و اخذ جرایم رانندگی مصوب ۳۰ خرداد سال ۱۳۵۰ با اصلاحات بعدی، لایحه قانونی درباره مجازات متخلفان از اجراء مقررات طرح جدید ترافیک (مرحله سوم) مصوب ۱۷ خرداد سال ۱۳۵۹ شورای انقلاب، قانون تشدید مجازات موتورسیکلت سواران متخلف مصوب ۲۴ خرداد سال ۱۳۵۵ لایحه قانونی نحوه نقل و انتقالات و وسائل نقلیه موتوری مصوب ۲۵ تیر سال ۱۳۵۸ شورای انقلاب، مواد (۳۲) و (۵۳) قانون وصول برخی از درآمدهای دولت و مصرف آن در

موارد معین مصوب ۲۸ اسفند سال ۱۳۷۳ با اصلاحات بعدی، قانون استفاده اجباری از کمربند و کلاه ایمنی مصوب ۲۶ بهمن ماه ۱۳۷۶، ماده (۱۸) قانون تنظیم بخشی از مقررات مالی دولت مصوب ۲۷ بهمن سال ۱۳۸۰ به استثناء بند (۵) از تاریخ ابلاغ این قانون لغو می شود.^۱

به طور خلاصه عمده تحولات این قانون نسبت به قوانین گذشته، علاوه بر افزایش چشمگیر جریمه های رانندگی، از قرار ذیل است:

- ۱- به موجب قانون جدید رسیدگی به تخلفات رانندگی علاوه بر افسران و مأموران راهنمایی و رانندگی، از گزارش داوطلبان مردمی به عنوان بازرسان نامحسوس ترافیک در تشخیص تخلف و صدور قبض جریمه نیز استفاده می شود.
- ۲- در قانون جدید رسیدگی به تخلفات رانندگی مهلت پرداخت جریمه از ۳۰ روز به ۶۰ روز افزایش یافته است.
- ۳- به موجب قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی، رانندگی در مدت زمان ضبط گواهینامه در حکم رانندگی بدون گواهینامه است.
- ۴- به موجب قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی، مهلت اخذ برگ معاینه فنی خودروها از تاریخ تولید از مدت دو سال به ۵ سال افزایش یافته است.
- ۵- به موجب قانون جدید، مراکز فوریت های پزشکی و هلال احمر و سایر دستگاه های ذی ربط نسبت به انتقال مجروحان و اجساد ناشی از سوانح رانندگی مسئولیت دارند.
- ۶- به موجب قانون مزبور در صورت احراز نقص مؤثر وسیله نقلیه یا راه در وقوع تصادف توسط کارشناسی تصادف، سازندگان خودرو و یا متصدیان راه و معابر حسب مورد مسئول هستند.

^۱ - جانی پور و معروفی، همان، ص ۷۷.

۷- عابران مکلفند هنگام عبور از عرض یا طول سواره‌رو با توجه به تجهیزات و علائم منصوبه از نقاط خط کشی، محدوده گذرگاه‌های غیر هم سطح و یا مسیرهای ویژه استفاده نمایند.

۸- هرگاه عابران به تکلیف قانونی در عبور از عرض و طول سواره‌رو اقدام ننمایند، در صورت تصادف با وسیله نقلیه، راننده مشروط به رعایت کلیه مقررات مشروحه در قانون مسئولیتی نخواهد داشت.

۹- به موجب قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی، در صورت عدم ارتکاب تخلف در مدت زمان شش ماه نمرات منفی بلااثر می‌شود.

۱۰- به موجب قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی، رانندگان موظفند هنگام رانندگی گواهینامه، کارت شناسایی وسیله نقلیه و بیمه نامه معتبر شخص ثالث را همراه داشته باشند.

۱۱- بستن کمربند ایمنی برای رانندگان و کلیه سرنشینان انواع خودروهای در حال حرکت در کلیه راه‌ها و همچنین، استفاده از کلاه ایمنی استاندارد برای رانندگان و ترک نشینان موتور-سیکلت‌ها اجباری است.

۱۲- در قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی، چنانچه متخلفان رانندگی دارای ۳۰ نمره منفی باشند، گواهینامه او به مدت سه ماه ضبط و در پایان مدت مذکور با پرداخت ۴۰۰ هزار ریال جریمه نقدی به حساب خزانه عمومی پرداخت کنند.

۱۳- در قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی، برای بار دوم چنانچه متخلفان رانندگی دارای ۲۵ نمره منفی باشند، گواهینامه وی به مدت شش ماه ضبط و مبلغ ۶۰۰ هزار ریال می‌بایستی به حساب خزانه عمومی پرداخت نمایند.

۱۴- در قانون مذکور، برای بار سوم اگر متخلفان رانندگی دارای ۲۰ نمره منفی باشند، گواهینامه او ابطال می‌گردد و پس از دوره آموزشی مجدد و پرداخت یک میلیون ریال به نفع خزانه عمومی، می‌تواند گواهینامه جدید دریافت کند.

۱۵- برابر تبصره ۳ ماده ۱۴ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی، در صورتی که براساس نظر کارشناسان تصادفات نقص راه یا وسیله نقلیه مؤثر در علت تصادف باشد حسب مورد متصدیان ذی ربط مسئول جبران خسارات وارده بوده و با آنان برابر قانون رفتار خواهد شد.^۱

مبحث دوم: راهکارهای پیشگیرانه کیفری در قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی

مصوب سال ۱۳۸۹ هجری شمسی

قانونگذار در قانون جدید رسیدگی به تخلفات رانندگی توجه زیادی به سیاست کیفری و استفاده از ابزارهای جزایی در مقابله با جرایم راهنمایی و رانندگی داشته است و با جرم انگاری و همچنین تشدید مجازات ها در مواد مختلف این قانون گام بلندی در راستای پیشگیری کیفری برداشته است. دست به دست هم دادن سه عنصر قطعیت، سرعت و شدت مجازات ها که می تواند تأثیر به سزا و بسیار مهمی در بازدارندگی و کاهش تخلفات داشته باشد نیز در قانون نمود بارزی یافته است که توجه به آنها برای شناخت سیاست جنایی قانون مورد نظر بسیار سودمند خواهد بود. لذا در ادامه این مبحث، در قالب سه گفتار، به بررسی سازوکارهای قطعیت، سرعت و شدت مجازات ها به عنوان مؤلفه های پیشگیری کیفری این قانون، پرداخته می شود.

گفتار اول: ساز و کار قطعیت مجازات ها

از لحاظ تاریخی، اولین اندیشه های مخالف با مجازاتهای شدید و لزوم قطعیت یافتن کیفرها را باید در آثار منتسکیو جستجو کرد.^۲ منتسکیو معتقد است که نظام مجازات های شدید و متداول در اروپا، از جمله اعدام و اشکال مختلف اجرای آن، بعضاً مجازات های

^۱ - منبع پیشین.

^۲ - میرزایی مقدم، مرتضی، ارزیابی تأثیر شدت و قطعیت کیفرها در پیشگیری از جرم، فصلنامه علمی ترویجی مطالعات پیشگیری از جرم، سال پنجم، شماره شانزدهم، پاییز ۱۳۸۹، ص ۱۸۰.

وحشت انگیزی محسوب شده و باید برچیده شود و در عوض قضات باید در امر قضاوت و کشف جرم دقت بیشتری به خرج دهند و سعی کنند با قطعیت بخشیدن بیشتر به مجازات ها و حذف مجازات های خشن و استفاده از مجازات های ملایم، از ارتکاب جرایم توسط مجرمان بالقوه جلوگیری به عمل آورند^۱. بعد از متسکیو، در سال ۱۷۶۴ بکاریا با انتشار رساله جرایم و مجازات ها، اندیشه راجع به قطعیت مجازاتها را با شرح و تأکید بیشتری مطرح کرد. به نظر او یکی از مهم ترین موانع ارتکاب جرم، خطاناپذیری مجازاتها است، نه بی رحمانه بودن آنها. به عبارت دیگر قطعیت یک مجازات، حتی اگر معتدل باشد، نسبت به ترس از مجازاتی که هولناک تر بوده، ولی با امید به رهایی از مجازات درآمیخته است، تأثیری عمیق تر به جای می-گذارد، حتی حداقل رنج زمانی که قطعی است، همیشه ذهن انسان را به وحشت می اندازد^۲.

به این ترتیب، بازدارندگی و ارعاب که تاکنون بر شدت و وحشتزا بودن مجازاتها اصرار داشت، تحت تأثیر افکار این دانشمندان، حتمیت و قطعیت اعمال مجازاتها را نیز مورد توجه قرارداد و پذیرفت که مجرمان در محاسبه نفع و زیان خود، علاوه بر شدت مجازات ها، درجه احتمال اجرای مجازاتها را مدنظر قرار می دهند؛ به طوری که اگر مجازاتی، هرچند شدید، از قطعیت کمتری برخوردار باشد، ممکن است مجرم در محاسبات خود آن مجازات را مدنظر قرار ندهد و جرم را مرتکب شود. بنابراین، باید گفت منظور از قطعیت، احتمالی است که طبق آن مجازات به دنبال ارتکاب جرم بر مجرم اعمال خواهد شد^۳. همان طور که در این تعریف مشخص است، عنصر اصلی و عمده در توضیح قطعیت، اعمال مجازات است. اگرچه برخی دیگر در تعریف قطعیت، علاوه بر اشاره به مجازات، احتمال دستگیری و مجازات را نیز مورد توجه قرار داده اند.

^۱ - به نقل از منبع پیشین.

^۲ - میرزایی مقدم، همان، ص ۱۸۱.

^۳ - همان.

به عبارت دیگر، هرچه احتمال به دام افتادن متخلفان از قوانین رانندگی بیشتر شود، بازدارندگی عمومی کاراتر می‌شود. یعنی هرچه احتمال کشف تخلف افزایش یابد؛ افزایش بازدارندگی را در پی خواهد داشت. حتمیت (قطعیت) یکی از جمله سازوکارهای بازدارندگی است، یعنی رابطه بین میزان کشف تخلف و اعمال مقررات تخلفات ارتكابی هرچه قوی تر و حتمی تر باشد میزان بروز تخلفات کاهش می‌یابد. این احتمال، کشف تخلف و احتمال اعمال مقررات توسط پلیس یا ابزارهای پلیسی در دو مرحله قابل بررسی است^۱؛ که در قالب بندهای زیر مورد بررسی قرار خواهند گرفت.

بند اول: قبل از ارتكاب تخلف (قطعیت در کشف تخلف)

در راستای قطعیت در اعمال مجازات‌ها در این قانون به تقویت اقدامات تاثیرگذار روانی با افزایش حس دیده شدن پرداخته شده است، به این ترتیب که متخلف یا افراد متخلف بالقوه این را درک کنند که همیشه در دید (پلیس یا ابزارهای پلیسی) هستند و در صورت ارتكاب تخلف، مقررات اعمال خواهد شد^۲. از آنجا که محدودیت‌های انسانی، امکان احاطه‌ی تمام عیار و نظارت بر وسایل نقلیه و تخلفات ارتكابی از سوی رانندگان و اعمال قانون این تخلفات را بسیار دشوار و حتی ناممکن نموده است. در این قانون، پیش‌بینی شده است که بهره‌گیری از فناوری‌های پیشرفته نظارت و کنترل ترافیک مانند آنچه که در ماده ۳ قانون جدید راهنمایی و رانندگی آمده است، در اثربخشی جنبه قطعیت و حتمیت در کشف و اعمال مقررات مؤثر خواهد بود. همچنین، نصب سامانه‌های ماهواره‌ای نیز می‌تواند احتمال کشف تخلفات را افزایش دهد.

^۱ - وروایی، اکبر و فتاحی، علی، سیاست جنایی تقنینی در پیشگیری از تخلفات راهنمایی و رانندگی، فصلنامه مدیریت ترافیک،

شماره ۲۴، بهار ۱۳۹۱، ص ۳۳.

^۲ همان، ص ۳۴.

بنابراین، بهره‌گیری از فناوری‌های پیشرفته نظارت و کنترل ترافیک مانند آنچه در ماده سه قانون، پیش‌بینی شده است به یاری اجرای قوانین و مقررات شتافته است و در اثربخشی جنبه حتمیت در کشف و اعمال مقررات مؤثر خواهد بود. هم‌چنین، نصب سامانه‌های ماهواره‌ای نیز می‌تواند احتمال کشف تخلفات را افزایش دهد. نصب و استفاده متمرکز نیروهای پلیس از این تجهیزات و اعمال مقررات مربوط به تخلفات رانندگی به وسیله این ابزارها باعث پیشگیری از بروز تخلف و ایجاد فضای روانی همیشه در دید پلیس بودن بین عموم مردم و رانندگان می‌شود.^۱

البته در عمل این فقط یک فضا یا حس مجازی نیست و در واقع این تجهیزات گزارش تخلفات را سریعاً اعلام کرده و سیستم‌های مکانیزه یا سیستم‌هایی که نیروی انسانی بر آنها ناظر است؛ بلافاصله مقررات و مجازات‌های مربوط به تخلفات را در مورد وسایل نقلیه متخلف اعمال می‌کنند. این چنین است که قطعیت کشف تخلفات، منجر به اعمال مقررات و در نتیجه در کاهش تخلفات مؤثر خواهد بود. هم‌چنین، افزایش نیروهای نظارتی شامل درجه‌داران با شرایط خاص و افسران وظیفه و هم‌چنین داوطلبان مورد وثوق آموزش دیده با شرایط مندرج در قانون نیز قطعاً می‌تواند در افزایش احتمال کشف تخلفات مؤثر و کارا باشد.

بند دوم: بعد از ارتکاب تخلف (قطعیت در اعمال مجازات‌ها)

این مرحله، مرحله حتمیت در اعمال مجازات‌های تخلفات کشف شده و اخذ جرایم اعمال شده و اعمال توقیف گواهی نامه رانندگان متخلف دارای نمره منفی به حد نصاب رسیده و حتی توقیف خودروهایی که دارای جریمه به میزان مندرج در قانون هستند نیز می‌باشد.^۲ از جمله موارد قانونی که در تأثیرگذاری سازوکار قطعیت در اعمال مجازات‌های بعد از ارتکاب جرم اثربخشی می‌باشد می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:

^۱ - جانی پور و معروفی، ۱۳۹۴، ص ۱۵۴.

^۲ - همان، ص ۱۵۵.

در صورت عدم پرداخت جریمه رانندگی در مدت زمان مقرر در ماده ۵ قانون، مالک وسیله بایستی جریمه صادره را به مأخذ دو برابر پرداخت کند. بنابراین، راننده بایستی مجازات تخلف خود را به موقع پرداخت کند در غیر این صورت مشمول مقررات سخت‌گیرانه‌تری خواهد شد. در ماده ۷ قانون رسیدگی به تخلفات پیش بینی شده است که راننده وسیله نقلیه پس از کسب ۳۰ نمره منفی در مرحله اول و ۲۵ نمره منفی برای بار دوم و ۲۰ نمره منفی برای بار سوم پس از ابلاغ، بایستی گواهینامه خود را به راهنمایی و رانندگی تسلیم کند. در صورت عدم تسلیم به موقع گواهینامه رانندگی، پرونده راننده متخلف به واحد رسیدگی به تخلفات ارجاع و این واحد پس از رسیدگی و عدم وجود عذر موجه جرایم نقدی مندرج در بندهای ۱ تا ۳ این ماده را تا دو برابر افزایش می‌دهد.

عدم پرداخت به موقع جریمه رانندگی پس از مدت تعیین شده در ماده ۵ و پس از دو ماه دیگر از این موعد و پس از اخطار با مهلت یک ماهه، منتج به ضبط گواهی نامه و توقیف پلاک وسیله نقلیه در سامانه راهنمایی و رانندگی می‌شود. (ماده ۸)

تبصره ماده ۸ قانون رسیدگی به تخلفات اشعار می‌دارد که هرگاه جریمه خودرویی به ده میلیون برسد راهنمایی و رانندگی موظف است مراتب را به مالک خودرو اعلام و چنانچه ظرف مدت یک ماه از تاریخ ابلاغ مالک خودرو نسبت به پرداخت جریمه یا اعتراض به واحد رسیدگی به تخلفات این قانون اقدام نکند، راهنمایی و رانندگی مکلف به توقیف خودرو تا پرداخت جریمه است، این الزام باعث می‌شود راننده یا مالک قطعیت در اجرای مجازات‌های تخلفات کشف شده را به صورت ملموس حس کند.

منوط شدن ترخیص هر وسیله ای که برابر قانون به توقف گاه (پارکینگ) اعزام شده، به پرداخت کلیه جریمه‌ها و ارائه مفاصای حساب برابر ماده ۱۱ نیز می‌تواند در خصوص قطعیت بخشیدن به اعمال مجازات‌ها اثربخش باشد. با توجه به این که در مواد و قوانین

مختلف اعزام به وسیله به توقف‌گاه پیش‌بینی شده، در نتیجه تصویب این ماده هم در جهت قطعیت اخذ جرایم از کارایی بالایی برخوردار خواهد بود.

با توجه به حجم وسیع نقل و انتقالات خودروها و همچنین، مشروطیت نقل و انتقال خودروها به پرداخت جریمه‌ها و دیون معوق برابر ماده ۲۹، این حس تقویت می‌شود که جریمه‌های رانندگی حتماً وصول خواهد شد و هر کس که بخواهد وسیله خود را واگذار کند یا اقدام به نقل و انتقال کند، بایستی ابتدا جریمه‌های رانندگی را پرداخت کند.

گفتار دوم: سازوکار سرعت مجازات‌ها

اصولاً واگذاری مجوز اعمال مقررات جرایم رانندگی به مأموران موصوف در ماده ۲ و ۳ تبصره آن در قانون جدید رسیدگی به تخلفات در جهت کاستن از تشریفات و هزینه‌های دادرسی و جلوگیری از اطاله دادرسی و تأمین سرعت در اجرای مجازات‌ها است؛ به طوری که اگر اعمال مقررات و صدور مجازات برای رانندگان متخلف از قوانین رانندگی به دادگاه واگذار می‌شد، باعث اطاله دادرسی و تأخیر در اعمال مجازات‌ها می‌گردید^۱ و موجب می‌شد این حس که نظام کیفری به وظایف خود به خوبی رسیدگی نمی‌کند، گسترش یابد و صدور مجازات‌ها با فرایند دادرسی طولانی و با تأخیر صورت می‌گرفت که این موضوع باعث تضعیف اثر پیشگیرانه مجازات‌ها می‌شد.

مجازات‌های کوتاه و سریع در واقع شبیه یک شوک هستند که دارای بازدارندگی فوق‌العاده می‌باشند^۲. مانند مجازات‌های مربوط به تخلفات رانندگی که بلافاصله پس از تشخیص اعمال می‌شوند. همچنین، پیش‌بینی تهیه و نصب تجهیزات الکترونیک ثبت تخلفات عبور و مرور (موضوع ماده ۳) و طراحی سامانه‌های اطلاع‌رسانی نیز می‌تواند در جهت تسریع در اعمال مجازات‌ها مؤثر باشد.

^۱ - وروایی و فتاحی، منبع پیشین، ۱۳۹۱، ص ۳۶.

^۲ - میرزایی مقدم، منبع پیشین، ۱۳۸۹، ص ۱۸۴.

اعمال مقررات به دست پلیس باعث می‌شود که قانون‌شکنان بدون تأخیر به دست پلیس متوقف شوند و بلافاصله به سزای عمل خلاف خود برسند. هم‌چنین، اعمال مقررات به این شیوه دارای این مزیت هم است که اگر در معرض دید و مشاهده دیگران باشد، بیم و هراس ذهنی از اعمال قوانین و مقررات را افزایش می‌دهد.^۱

علاوه بر این، رویکرد کلی در قانون جدید رسیدگی به تخلفات در جهت کاستن از تشریفات و هزینه‌های دادرسی و جلوگیری از اطاله دادرسی و تأمین سرعت در اجرای مجازات‌ها می‌باشد. هم‌چنین، یکی از نوآوری‌های قانون جدید رویکرد مقنن به استفاده از تجهیزات الکترونیکی و تهیه و نصب تجهیزات الکترونیک ثبت تخلفات عبور و مرور نیز می‌تواند در جهت تسریع در اعمال مجازات‌ها مؤثر باشد.

گفتار سوم: سازوکار شدت مجازات‌ها

یکی از متغیرهایی که می‌تواند در ایجاد ارباب و بازدارندگی مؤثر باشد، شدت مجازات است. شدت معمولاً عاملی است که در مرتبه اول به ذهن متبادر می‌شود. به همین دلیل است که در طول تاریخ، مدیران نظام کیفری بر شدت مجازات تأکید بیشتری داشتند. بکاریا در مورد شدت مجازات‌ها معتقد است که برای اینکه کیفر تأثیر مطلوب را داشته باشد، کافی است رنج حاصل از آن، بیش از سودی باشد که از جرم عاید می‌شود و برای این رنج بیشتر باید اثر قطعی کیفر و ناکامی از تحصیل سود حاصل از جرم در نظر گرفته شود.^۲

بتنام توجه به شدت کیفر را با نگاه حساب‌گرانه و اقتصادی بیشتری نسبت به هرفردی، حتی به طور ناخودآگاه توضیح می‌دهد. طبق نظر او انسان امور خویش را با در نظر داشتن نفع و لذت و رنج و ناراحتی حاصل از کردار خود، اداره می‌کند. اگر دریابد که نتیجه عملی که از آن سود می‌برد، کیفر خواهد بود، این اندیشه با نوعی قدرت وی را از ارتکاب آن عمل بازمی

^۱ - همان، ص ۱۸۵.

^۲ - بکاریا، سزار، رساله جرایم و مجازات‌ها، ترجمه دکتر محمدعلی اردبیلی، تهران، نشر میزان، چاپ پنجم، ۱۳۸۵، ص ۱۴۶.

دارد. اگر به نظر وی ارزش کلی کیفر بیشتر از ارزش کل لذت باشد، در آن صورت نیروی بازدارنده، نیروی حاکم خواهد بود و عمل انجام نخواهد شد. بر این اساس قانونگذاران عموماً در توجه به شدت کیفرها سه موضوع را مدنظر قرار می‌دهند و از طریق آن‌ها سیاست سخت-گیرانه‌ای را نسبت به مجرمان پیگیری می‌کنند. این سه موضوع عبارتند از نوع کیفرها، میزان آنها و نیز کیفیات تشدیدکننده^۱.

بنابراین، افزایش شدت در اعمال مجازات‌ها یکی از ابزارها و سازوکارهای نیل به بازدارندگی است که در قانون جدید رسیدگی به تخلفات رانندگی این موضوع به وضوح دیده می‌شود. یکی از برجسته‌ترین و مهم‌ترین بخش از افزایش شدت مجازات‌ها در قانون جدید مربوط به ماده ۲۱ قانون و به تبع آن جدول جرایم تخلفات رانندگی شامل ۱۷۱ بند است. در بندهای جدید جدول جریمه‌های تخلفات راهنمایی و رانندگی نسبت به جدول گذشته افزایش ۵ تا ۱۵ برابری مجازات تخلفات رانندگی را شاهد هستیم، که تمایل قانونگذار به سمت افزایش در شدت اعمال مجازات‌ها را نشان می‌دهد^۲.

تشدید مجازات‌ها در مواد دیگری به شرح ذیل نیز در قانون جدید پیش‌بینی شده است؛ از جمله: درج نمره منفی در گواهینامه رانندگان متخلف در تخلفات تشدید مجازات برای متخلفین به عادت، که قوانین پیشین در مورد آنها فاقد کارایی و توانایی کافی، جهت ارائه پاسخ مناسب به معضل تکرار تخلف از سوی آنها بوده است. همچنین، تشدید مجازات افرادی که تحت تأثیر مواد روان گردان یا مشروبات الکلی مبادرت به رانندگی می‌نمایند؛ این تشدید مجازات نیز از نظر قوانین رانندگی موضوع تازه ای می‌باشد. در چندین ماده از مواد این قانون صراحتاً مجازات و ایجاد مسئولیت مطلق برای متصدیان ذی‌ربط در امر نقص راه یا وسیله نقلیه که مؤثر در بروز تصادفات باشند، افزایش مجازات جرایم مربوط به متخلفین از ضوابط حمل بار و مسافر، افزایش شدت مجازات‌های تخلفات شرکت‌ها و مؤسسات حمل

^۱ - به نقل از میرزایی مقدم، همان منبع، ص ۱۷۷.

^۲ - وروایی و فتاحی، منبع پیشین، ص ۴۰.

بار و مسافر از دیگر مصادیق افزایش شدت مجازات ناشی از جرایم و تخلفات رانندگی می باشد.^۱

^۱ - همان، ص ۴۱.

فصل سوم

راهکارهای پیشگیرانه غیرکیفری

از جرایم و تخلفات راهنمایی و رانندگی

در این فصل از مجموعه، راهکارهایی که در جهت پیشگیری غیرکیفری از جرایم و تخلفات رانندگی قابل اعمال است، بررسی می‌گردد. با توجه به اینکه پیشگیری غیرکیفری (کنشی) از دو طریق پیشگیری وضعی و پیشگیری اجتماعی صورت می‌گیرد، در این قسمت راهکارهای مبتنی بر هر یک از این دو نوع پیشگیری در قالب یک مبحث، تبیین خواهد شد.

مبحث اول: راهکارهای پیشگیرانه موقعیت مدار

پیش از این اشاره شد که در پیشگیری وضعی تمرکز بر این است که جرم مدیریت شود و بدون اینکه نیاز به تحول اساسی در مجرمان باشد، از میزان ارتکاب جرایم کاسته شود. بر همین مبنا شیوه‌هایی چون تقلیل وضعیت‌های ماقبل بزهکاری؛ اعمال اقداماتی که منجر به بالا رفتن هزینه کیفری جرم بشود، حفاظت از آماج‌ها و مانند آنها مورد توجه قرار گرفته است. زیرا در این نوع پیشگیری در واقع باید کاری کرد تا بزهکار فرصت و توانایی ارتکاب جرم را پیدا نکند.^۱ استفاده از این الگو در پیشگیری از تخلفات راهنمایی و رانندگی، به گونه‌ای است که انجام اقداماتی را در وسایل نقلیه و هم‌چنین راه‌ها و جاده‌ها ایجاب می‌کند. در ادامه این مبحث، اقدامات مربوط به هر یک از این دو حوزه (وسایل نقلیه و راه‌ها و جاده‌ها) در گفتارهای جداگانه مورد بررسی قرار خواهند گرفت.

گفتار اول: ایمنی خودرو و سرنشینان

اساساً تولیدکنندگان وسایل نقلیه موتوری در ایران موظف هستند که استانداردهای اجباری ایمنی خودرو را رعایت نمایند. البته در بهترین شرایط و در معتبرترین کارخانه‌های تولیدکننده خودرو جهان، نمی‌توان خودرویی تولید کرد که قادر باشد جان سرنشینان را به طور کامل

^۱ - السان، مصطفی، پیشگیری چند نهادی از جرایم شهری، فصلنامه مطالعات پیشگیری از جرم، سال سوم، شماره نهم، ۱۳۸۷، ص

مورد حفاظت قرار دهد. در واقع شدت حادثه تا حدود زیادی تابع رفتار رانندگان خودروها می‌باشد. با این حال نمی‌توان نقش استانداردها در طراحی و ایمنی خودرو را نادیده انگاشت، مواردی مانند ترمز (ABS)، فرمان هیدرولیک، ایربگ که از مفاهیم آشنا در عرصه ایمنی خودرو برای همگان است تا مواردی که جنبه تخصصی‌تر در استانداردهای وسایل نقلیه پیدا می‌کند، همه جزء ضروریات طراحی ایمنی خودرو است.

با پیشرفت تکنولوژی و ظهور ریزپردازنده‌ها در دهه هشتاد میلادی، کاربرد آن‌ها در صنعت خودرو شروع شد. این کاربردها به منظور افزایش میزان ایمنی سرنشینان، در خودروها استفاده شده است. در سال‌های اخیر استفاده از فناوری‌های نوین به طور چشمگیر در خودرو رواج یافته است، در حالی که قبلاً این سیستم‌ها به صورت انتخابی توسط مشتری وجود داشت. اصولاً خودروسازان برای حفظ جان سرنشین خودرو در تصادف می‌توانند در دو بخش عمده فعالیت نمایند. یک طراحی و بهبود بخشیدن به سیستم‌های جلوگیری کننده از تصادف مانند ترمز (ABS)، دینامیک خودرو و دیگری طراحی و بهبود بخشیدن به سیستم‌هایی که در حین تصادف سبب می‌شوند سرنشین خودرو آسیب کمتری ببیند و موجب حفظ جان آن‌ها می‌شود. در ادامه هر یک از این موارد، به اختصار توضیح داده خواهد شد.

بند اول: تجهیز وسایل نقلیه به سیستم‌های محافظت کننده

برابر مطالعات انجام شده، نصب کیسه هوا و استفاده از کمربند ایمنی و هم‌چنین صندلی‌های مخصوص کودکان در خودروها تا حد زیادی از تلفات جانی وارده به افراد هنگام وقوع تصادفات جلوگیری می‌کند. کمربند ایمنی خودرو به عنوان یکی از اصلی‌ترین تجهیزات مرتبط با ایمنی خودرو نقش بسیار مهمی در افزایش ایمنی سرنشینان و حفظ جان آنان در تصادفات رانندگی ایفا می‌کند. بر اساس بررسی‌های انجام شده در تمام کشورها، بستن کمربند ایمنی مهم‌ترین نقش را در پیشگیری از صدمات و مرگ و میر ناشی از سوانح رانندگی دارد.

اهمیت این موضوع به حدی است که در بسیاری از کشورهای جهان بستن کمربند ایمنی برای تمامی سرنشینان خودرو مخصوصاً سرنشینان صندلی جلو اجباری اعلام شده است. سیستم ترمز ABS یکی از زیر ساختارهای کنترل دینامیک خودرو محسوب می‌شود. هدف اولیه هر سیستم ترمز کاهش سرعت و یا توقف کامل خودرو تحت هر شرایط و در هر ساعتی است، که مسافت توقف یا کاهش سرعت خودرو حین عمل ترمزگیری باید مقدار معقول و استاندارد باشد نکته مهم‌تر در سیستم ترمز ضد بلوکه شدن چرخ‌ها این است که پایداری خودرو را حفظ می‌کند^۱. کیسه‌های هوایی نوعی از سیستم امنیتی خودروها مثل کمربند ایمنی هستند که به منظور جلوگیری از برخورد سرنشینان با بخش‌های ثابت خودرو طراحی شده‌اند. امتیاز مهم این کیسه‌ها آن است که طبق قانون پاسکال هر چه سطح مورد تماس در انتقال نیرو بیشتر باشد، شدت صدمات کاهش می‌یابد^۲. کیسه‌های هوایی معمولاً در قسمت فرمان، داشبورد، درها، سقف یا قسمت پشتی صندلی‌ها که دارای حسگر است، نصب می‌شوند تا آثار تصادف و ضربات را روی سرنشینان کم کنند.

نتایج مثبت تحقیقات انجام شده نشان دادند که با تغییراتی در جهت بهبود عملکرد کیسه هوا می‌توان استفاده گسترده از آن را برای موتورسیکلت‌ها توصیه نمود^۳. از این رو با پیشرفت تکنولوژی ساخت کیسه‌های هوا می‌توان این سیستم را برای موتورسیکلت نیز اجرا نمود و از شدت جراحات در برخوردهای مستقیم و جلو موتورسیکلت کاست. به طور کلی موتورسیکلت به عنوان وسیله نقلیه‌ای با آسیب‌پذیری بالا و دارای بیشترین نسبت تلفات به تصادفات در سطح دنیا شناخته می‌شود. لذا تحقیقات گسترده‌ای در خصوص عوامل کاهنده از

^۱ - مرادی، علیرضا، منصوری، منصور، بررسی سیستم‌های ایمنی abs و vdc در خودروهای جاده‌ای، نخستین کنفرانس حوادث رانندگی و جاده ای، ۱۳۸۴، ص ۲۵۴.

^۲ - قدمی، علیرضا، نقش کیسه هوا در کاهش تلفات جانی (مطالعه موردی تصادفات منطقه کازرون از ۲۴ اسفند تا ۱۳ اردیبهشت)، فصلنامه انتظامی، شماره ۴۴، بهار ۱۳۸۶، ص ۲۱۳.

^۳ - شیخ‌الاسلامی، عبدالرضا، و ارکانی، احسان، نقش تجهیزات حفاظتی شخصی در ایمنی موتورسیکلت‌ها، در: نخستین کنفرانس بین‌المللی حوادث رانندگی و جاده ای، ۱۳۸۴، ص ۳۴۵.

شدت تصادفات موتورسیکلت و کاهش میزان تلفات و جراحات ناشی از آن صورت گرفته است. مهم‌ترین راهکاری که در حین تصادف می‌تواند موتورسیکلت‌ران را از آسیب برهاند، استفاده از تجهیزات حفاظتی شخصی است. تجهیزات حفاظتی شخصی به لوازم و لباس‌هایی گفته می‌شود که باعث کاهش مخاطرات و جراحات موتورسیکلت‌ران در هنگام تصادف می‌شوند. این تجهیزات، با جذب انرژی ضربه تصادف، از جراحت و صدمه‌دیدگی موتورسیکلت‌ران می‌کاهند. از جمله این تجهیزات می‌توان کلاه ایمنی، دستکش، لباس محافظ، چکمه مخصوص و ... را نام برد. آنچه واضح است این که در صورت استفاده از کلاه ایمنی، بسیاری از جراحات، مخصوصاً ضربات ناحیه سر و مغز کاهش می‌یابد؛ لذا در کشورهای توسعه یافته و برخی کشورهای در حال توسعه استفاده از تجهیزات حفاظتی و ایمنی موتورسیکلت نظیر کلاه ایمنی اجباری می‌باشد.^۱

بند دوم: کنترل سلامت و هوشیاری رانندگان

اختلالاتی که از طریق مصرف مشروبات الکلی و استعمال مخدر به وجود می‌آید، عامل مهمی است که بر روی شدت صدماتی که نتیجه تصادفات می‌باشد، اثر می‌گذارد. فراوانی نوشیدن مشروبات الکلی و رانندگی در حال مستی، در کشورهای مختلف متفاوت است؛ با این حال در کشور ما خواب‌آلودگی رانندگان، همواره از سوی پلیس راهنمایی و رانندگی به عنوان یکی از عوامل بروز تصادفات مطرح می‌گردد. در این راستا شرکت‌های بزرگ دست به طراحی سیستم‌هایی جهت تشخیص خواب‌آلودگی راننده زده اند که این سیستم‌ها با شبیه‌سازی رانندگی قابلیت شناسایی خواب‌آلودگی راننده و سپس هشدار دادن به راننده خواب‌آلوده را از طریق سنسورهای تعیین محل سر راننده، سیستم شناسایی خیرگی چشم راننده، اندازه‌گیری

^۱ - رجایی، سید محمد و وصال پور، بردیا، بررسی و تحلیل کلاه های ایمنی کامپوزیتی در میزان کاهش آسیب دیدگی سر در ضربه های مستقیم، نشریه راهور، سال پنجم، شماره ۱، بهار ۱۳۸۷، ص ۹.

سیگنال‌های مغزی و نهایتاً تصویربرداری از سطح جاده دارند^۱. بررسی و به‌کارگیری سیستم مذکور در خودروهای تجاری نظیر اتوبوس‌ها، کامیون‌ها و خودروهای سواری ناوگان حمل و نقل بین‌شهری در جهت تأمین ایمنی مسافران جاده‌ای و نیز کاستن از خسارت مالی و جانی امری ضروری و مؤثر به نظر می‌رسد.

گفتار دوم: ایمنی راه‌ها و جاده‌ها

یکی از مهم‌ترین عوامل تأثیرگذار در جرایم و تخلفات راهنمایی و رانندگی، محیط وقوع این جرایم یعنی راه‌ها و جاده درون شهری و برون شهری هستند. بی‌تردید ایمنی این راه‌ها از جمله مهم‌ترین تدابیر پیشگیرانه موقعیت‌مدار در جلوگیری از جرایم راهنمایی و رانندگی می‌باشد. در این قسمت دو حوزه اصلی مربوط به این عامل، یعنی مدیریت علایم و امکانات راه‌ها و جاده‌ها و سپس به شناسایی و اصلاح نقاط حادثه‌خیز، به عنوان دو نمونه از راهکارهای ارتقای ایمنی راه، مورد بررسی قرار می‌گیرد.

بند اول: مدیریت علایم و امکانات راه‌ها و جاده‌ها

در این بند به تشریح برخی از مهم‌ترین علایم و تجهیزات ایمنی راه پرداخته می‌شود که در حوزه ساختاری قرار دارد، عواملی مانند نوع آسفالت، خط‌کشی جاده‌ای، میزان روشنایی جاده، دو طرفه بودن آن، برقراری سیستم اطلاعات هواشناسی جاده‌ای و ... که می‌تواند در ایمن‌سازی جاده و در نهایت در پیشگیری از جرایم و تخلفات راهنمایی و رانندگی مؤثر باشد. از بین عوامل محیطی مؤثر بر سطح جاده‌ها، شرایط جوئی از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است. در عرض‌های بالای جغرافیایی و مناطق کوهستانی شرایط اقلیمی سرد و یخبندان همراه با ریزش برف، در مناطق معتدله، بارندگی و رطوبت و در عرض‌های پایین تابش شدید

^۱ - غفاریان حسینی، هادی و حسین زاده، افشین، نمایشگر خواب آلودگی راننده و سیستم هشداردهنده، نخستین کنفرانس بین المللی حوادث رانندگی و جاده‌ای، ۱۳۸۴، ص ۳۵۴.

خورشید و گرمای فراوان حاکم است که هر یک به عنوان عاملی مؤثر بر سیستم‌های حمل و نقل در هر منطقه نقش دارند. از این رو، ارائه خدمات هواشناسی و سرویس‌های پیش‌آگاهی از تغییرات جوی، نقش مهمی در اطلاع‌رسانی به موقع و بالا بردن ضریب آگاهی رانندگان، مدیران و دست‌اندرکاران نگهداری جاده‌ها دارد.^۱ در سال‌های اخیر اهمیت مسایلی مانند پیش‌بینی وقوع یخبندان سطح جاده، تندبادها، بارندگی‌های شدید، و کاهش دید بر اثر مه، پیشرفت قابل ملاحظه‌ای را در افزایش ایمنی حمل و نقل، استفاده بهینه از جاده‌ها و صرفه اقتصادی ایجاد نموده است.

خط‌کشی جاده‌ها نیز عامل دیگری است که نقش بسیار مهمی در هدایت، هشدار و کنترل رانندگان ایفا می‌کند. استفاده از این علائم دارای محدودیت‌هایی از قبیل؛ محدودیت دید در شب و همچنین هنگام بارندگی، تخریب و کاهش قدرت انعکاس نور در زمان سرویس‌دهی می‌باشد که مشکلات فراوانی را برای رانندگان وسایل نقلیه ایجاد نموده است. امروزه استفاده از ابزارهای بازتابنده در کنار خط‌کشی راه‌ها، بسیاری از مشکلات را به خصوص در مورد محدودیت بازتابش نور چراغ وسایل نقلیه در شب و شرایط نامساعد جوی برطرف نموده است.^۲ که در کاهش حوادث جاده‌ای در شب و مواقع بارندگی تأثیر بسزایی داشته است و در سطح جهان و کشور به طور گسترده‌ای در حال استفاده می‌باشد.

در بند ۴ ماده ۲۹ آیین‌نامه مربوط به علائم راه‌های وزارت راه و ترابری ایران نیز توصیه شده در صورتی که راه فاقد وسایل روشنایی یا دارای روشنایی ضعیف بوده و تراکم ترافیک ایجاب نماید، خط‌کشی راه باید از نوع منعکس‌کننده نور باشد.

بند دوم: شناسایی و اصلاح نقاط حادثه خیز

^۱ - حبیبی نوخندان، مجید، کرمی، شهرام، گلی مختاری، لیلا، سیستم اطلاعات هواشناسی جاده‌ای و نقش آن در ارتقاء ایمنی جاده‌ها و کاهش هزینه‌های راه‌داری، در: نخستین کنفرانس بین‌المللی حوادث رانندگی و جاده‌ای، ۱۳۸۴، ص ۵۴۶.

^۲ - مهریاری، فرهاد، بابایی، مهدی، زمانی ثانی، سید رضا، اثر دانه‌های شیشه‌ای بازتابنده در بهبود عملکرد خط‌کشی جاده‌ها، فصلنامه دانش انتظامی، شماره ۵۶، ۱۳۸۷، ص ۵۷.

اگرچه عمده‌ترین عامل تصادفات و سوانح رانندگی، عامل انسانی است، اما بی تردید تعداد و شدت تصادف را می‌توان با اصلاح راه و محیط پیرامون آن کاهش داده و راهی بدون مانع را برای کاربر فراهم کرد. اقدامات مهندسی ایمنی راه ممکن است پرهزینه باشد ولی هنگامی که اجرا شوند از عملکرد مناسبی در مدت زمان طولانی برخوردار خواهند بود. در پروژه‌های جدید و راه‌های موجود برای شناسایی مقاطع تصادف‌خیز و ارائه راهکار ابزار عملی مدیریت ایمنی که می‌تواند متولیان راه را یاری نماید. که در واقع جایگاه مطالعات مقاطع تصادف‌خیز و مراحل بازرسی ایمنی راه جهت ارتقاء ایمنی سیستم راه را کاملاً مشخص کرده است^۱ که به جهت رعایت اختصار از بیان آنها صرف‌نظر می‌شود.

اما نکته‌ای که نهایتاً در خصوص مدیریت علایم و امکانات راهها و جاده‌ها لازم به ذکر می‌باشد، این است که متأسفانه نهاد قانونگذاری، نگاهی همه‌جانبه بر نحوه مدیریت راهها و حتی سوانح جاده‌ای نداشته است و به همین خاطر نهادهای مختلفی مانند پلیس راهور، اداره راه و ترابری، هلال احمر و اورژانس، هر کدام بر اساس دستورالعمل خاص خود و بدون هماهنگی رسمی به فعالیت خود در جاده‌ها حضور دارند. به عبارت دیگر، به نظر می‌رسد، تعریفی دقیق از «مدیریت راهها» در مقررات موجود ارائه نشده است؛ به طوری که حتی برای حوادث مهم جاده‌ای چون آتش‌سوزی، نشت مواد شیمیایی، حوادث تروریستی و حمل و انتقال اجساد کشته شدگان جاده‌ای، سازمان مسئول تعریف نشده است.

مبحث دوم: راهکارهای پیشگیرانه جامعه مدار

با توجه به آمارهای ارائه شده عامل اصلی اکثر تصادفات رانندگی ناشی از علل انسانی است^۲. لذا، تقویت نهاد فرهنگی جامعه از حیث آموزش رعایت قوانین و مقررات راهنمایی و

^۱ - واحدی، فریبرز، فتحیان دستگردی، فرشاد، دستورالعمل شناسایی و اصلاح مقاطع تصادف‌خیز، در: نخستین کنفرانس بین‌المللی حوادث رانندگی و جاده‌ای، ۱۳۸۴، ص ۲۱۳.

^۲ - جانی پور و معروفی، منبع پیشین، ص ۱۰۸.

رانندگی ضروری است و بدون ایجاد درک صحیح در افراد جامعه نسبت به این قبیل قوانین و مقررات، توفیق چندانی در مبارزه با جرایم و تخلفات راهنمایی و رانندگی، امکان پذیر نیست. سعادت و خوشبختی اجتماع در گرو قانونمدار بودن افراد جامعه است. از طرفی میزان سازگاری رفتار افراد جامعه با قانون، بر اساس درک صحیح آنها از بایدها و نبایدهای قانونی شکل می‌گیرد که خود حاصل آموزش‌هایی است که در طول زندگی دریافت می‌کنند. در حوزه ترافیک نیز آموزش یکی از سه ضلع مثلث ترافیک بوده و اصول آن را تشکیل می‌دهد.^۱ این اصل شامل دامنه گسترده‌ای از یادگیری‌های دوران کودکی (خانواده، کودکستان، دبستان، دیگر مقاطع آموزشی) و از طریق ارتباط جمعی (رادیو، تلویزیون و...) و آموزش‌های تخصصی و حرفه‌ای می‌باشد. بنابراین باید گفت حوزه پیشگیری اجتماعی از بروز جرایم و تخلفات راهنمایی و رانندگی حوزه‌ای وسیع و بسیار تاثیر گذار می‌باشد که لازم است از طریق آموزش‌های مستقیم و فرهنگ سازی غیر مستقیم، دنبال شود.

گفتار اول: آموزش مستقیم

آموزش مستقیم قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی که یکی از ارکان اصلی پیشگیری از وقوع جرایم مربوط به این حوزه می‌باشد، معمولاً توسط دو نهاد اداره راهنمایی و رانندگی و مؤسسات آموزشی رانندگی که با مجوز از سوی اداره راهنمایی و رانندگی مشغول به امر دادن آموزش به داوطلبان هستند، صورت می‌گیرد. در ادامه به بررسی نقش هر یک از این نهاد در آموزش مستقیم قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی به اختصار پرداخته می‌شود.

^۱ - دعاگویان، داود، بررسی میزان سرمایه اجتماعی پلیس راهور و نقش آن در رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی از سوی رانندگان، فصلنامه راهور، شماره ۷، پاییز ۱۳۸۸، ص ۴۰.

بند اول: نقش اداره راهنمایی و رانندگی

مأموران راهنمایی و رانندگی، به لحاظ ارتباطی که با بخش وسیعی از مردم در حوزه راهنمایی و رانندگی دارند به عنوان یکی از اصلی‌ترین ارکان اداره راهنمایی و رانندگی محسوب می‌شوند. اصولاً ارتباط فرایندی مستمر، همه جانبه و همه گیر است که برای انتقال اطلاعات و برقراری تفاهم، هم‌آهنگی در میان فرآیند و گیرنده پیام به کار گرفته می‌شود.^۱ لذا، هنگامی که ارتباط را عبارت از کوشش آگاهانه فرستنده پیام برای سهیم ساختن گیرنده از اطلاعات، عقاید و طرز تفکرش بدانیم، مسئله تفاهم و هماهنگی فرستنده و گیرنده اهمیت اصلی و اساسی خود را به دست می‌آورد.

مأموران راهنمایی و رانندگی در واقع ناظر بر رعایت قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی نیز هستند. در مواقع تخلف و وقوع جرایم در صحنه حاضر و با اعمال قانون و صدور قبض جرمه یا توقیف خودرو یا گواهینامه بر رعایت صحیح قوانین و مقررات اصرار می‌ورزند. ولی همین مأموران اگر به نحو شایسته و مناسبی برخورد نکنند نه تنها سبب آموزش قوانین راهنمایی و رانندگی نمی‌شوند، بلکه سبب انزجار عمومی و فرار مردم از رعایت قوانین مذکور می‌شوند. در مواردی که مأموران راهنمایی و رانندگی به منظور مچ‌گیری اعمال قانون می‌کنند در واقع مردم را در مقابل خود قرار می‌دهند. نمونه‌ای از این موارد را در کمین زدن مأموران راهنمایی و رانندگی در پشت پیچ‌های بدون دید برای جرمه رانندگان می‌توان مشاهده کرد. همین طرز برخورد ناخودآگاه، این احساس را به مردم می‌دهد که مأموران مذکور در پی آموزش صحیح قوانین و مقررات و فرهنگ‌سازی نیستند، بلکه در پی کسب درآمد برای خزانه دولت می‌باشند. چنان که در یک تحقیق نشان داده شده است که بین وقوع رفتار خشونت آمیز مأموران راهنمایی و رانندگی با رعایت قوانین و مقررات از سوی مردم ارتباط معناداری به

^۱ - دعاگویان، داوود، ساختار جامع تعامل مردم و پلیس، تهران، مرکز مطالعات و تحقیقات ناجا، ۱۳۸۴، ص ۲۳.

میزان ۹۵ درصد وجود دارد، یعنی هر چه رفتار مأموران راهنمایی و رانندگی خشن تر و تحکم-آمیزتر است، رعایت قوانین و مقررات از سوی رانندگان کاهش می‌یابد.^۱ در نهایت، نکته‌ای که در مورد آموزش عملی مردم از طریق مأموران راهنمایی و رانندگی قابل توجه است؛ رعایت این مقررات از سوی خود مأموران است^۲ که قطعاً پایبندی عملی آنها تأثیرگذاری بیشتری را نسبت به اعمال مجازات و جریمه کردن به دنبال خواهد داشت.

بند دوم: نقش آموزشگاه‌های تعلیم رانندگی

آموزشگاه‌های تعلیم رانندگی که با آیین‌نامه اجرایی آموزشگاه‌های تعلیم رانندگی مصوب ۱۳۶۲ تأسیس شده است. در ماده ۱۴ این آیین‌نامه محورهای آموزشی آموزشگاه‌های تعلیم رانندگی ترسیم شده است. این ماده مقرر می‌دارد: «آموزشگاه‌های رانندگی موظفند هنرآموزان خود را از نظر فراگیری مسایل ذیل آموزش داده و موارد مربوط را در برنامه آموزشی آنها منظور نمایند:

- الف- آموزش عملی رانندگی در شب و روز، شرایط متفاوت جوی (باران، برف و...) و محیطی (رانندگی در انواع راه‌های جاده‌ای و شهری) تا حصول مهارت کافی و همچنین آموزش روش‌های مقابله با خطر تصادفات در حد ضرورت.
- ب- آموزش کامل آیین‌نامه راهنمایی و رانندگی و سایر قوانین و مقررات مربوط به حمل و نقل و رفت و آمد (ترافیک) و ایمنی.

^۱ - دعاگویان، داود، بررسی میزان سرمایه اجتماعی پلیس راهور و نقش آن در رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی از سوی رانندگان، فصلنامه راهور، شماره ۷، پاییز ۱۳۸۸، ص ۴۰.

^۲ - الیاسی، محمدحسین؛ و تقوی، منصور، نقش تعاملات پلیس راهنمایی و رانندگی در رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی توسط رانندگان، فصلنامه مطالعات مدیریت انتظامی، سال چهارم، شماره سوم، ۱۳۹۳، ص ۳۲۶.

پ- در حد رفع نیاز و ضرورت آموزش فنی وسیله نقلیه (شامل شناخت اجزای خودرو و نحوه عمل آن‌ها)، آموزش روش‌های کاهش مصرف سوخت و پیشگیری از آلودگی‌های زیست محیطی و هم‌چنین آموزش کمک‌های اولیه در ارتباط با سوانح و تصادفات رانندگی. تبصره ۱- آموزشگاه‌های رانندگی می‌باید علاوه بر موارد یادشده در این ماده، حسب مورد نسبت به آموزش رفتار با سایر رانندگان، شرایط و ضوابط حمل و نقل کالا به ویژه حمل و نقل مواد خطرناک، رفتارهای اجتماعی و سایر اطلاعات مورد نیاز در رانندگی با وسایل نقلیه عمومی نیز اقدام نمایند».

گفتار دوم: فرهنگ سازی

جامعه‌پذیری و فرهنگ‌پذیری در سراسر زندگی افراد جریان دارد. کسانی که مرحله نوینی از زندگی خود را آغاز می‌کنند، کسانی که نقش و پایگاه اجتماعی‌شان دست خوش تغییراتی می‌شود، کسانی که در جامعه خود با تغییرات اجتماعی عمیق و ناگهانی روبه‌رو می‌شوند، ناگزیر از آموزش و به‌کارگیری انتظارات نوین فرهنگی هستند. هم‌چنین، با توجه به این‌که هر وسیله و ابزار جدید راه و رسم کاربرد صحیح خود را به همراه دارد، فراگیری این راه و رسم که خود جزیی از فرهنگ می‌باشد، می‌تواند و باید پیوسته و هر بار که قرار است وسیله جدیدی مورد استفاده قرار گیرد، صورت پذیرد. از جمله عواملی که بر فرهنگ‌سازی در خصوص پیشگیری از جرایم و تخلفات راهنمایی و رانندگی تأثیرگذار است، می‌توان به موارد ذیل اشاره کرد.

بند اول: نقش خانواده

وضعیت کودک و موقعیت خانواده به گونه‌ای است که اساسی‌ترین نقش را در زندگی اجتماعی انسان دارد. وابستگی شدید عاطفی بین کودک و والدین، نیاز مطلق کودک در تمامی

ابعاد زیستی و روانی به والدین و وسعت یادگیری کودک در سال‌های اولیه زندگی عمق تأثیر خانواده در رشد و نمو کودک را نشان می‌دهد.^۱

در ارتباط با جرایم و تخلفات راهنمایی و رانندگی، نحوه رفتار والدین در حین رانندگی برای مثال رعایت مقررات مذکور در پیش چشمان کودک و آموزش تابلوهای راهنمایی و رانندگی، تأکید بر یادآوری آن توسط کودک به والدین در صورت فراموشی، تقبیح رفتار رانندگان خاطی در حین رانندگی و مخاطب قرار دادن کودک و ... مواردی هستند که تأثیر عمیقی بر روان کودکان حتی تا سنین بزرگسالی می‌گذارد. والدین، خصوصاً در زمان رانندگی، الگویی مؤثر برای کودکان هستند؛ برای مثال نبستن کمربند ایمنی از سوی سرنشینان بزرگسال سبب الگوبرداری از سوی کودکان می‌شود.^۲

بند دوم: نقش مدرسه

آموزش و پرورش نهادی رسمی است که هر جامعه به عنوان ابزار رسمی آموزش ارزش‌ها و هنجارهای اجتماعی تدارک دیده است. به طوری که می‌توان شکست جامعه در تعلیم و تربیت اطفال و نوجوانان را در فرایند آموزش و پرورش، شکست جزء مهمی از فرایند جامعه-پذیری اعضای جدید جامعه تلقی کرد.^۳ از این منظر، ایجاد همکاری مدرسه و پلیس راهور از نظر کارشناسان کاملاً ضروری است. اجرای امور پلیسی جامعه‌محور (که به واسطه‌ی ایجاد روابط مؤثر بین جامعه و پلیس از طریق همکاری و مشارکت اجتماعی برای حل مشکلات مربوط به جرم و جنایت انجام می‌شود)، رویکردی است که می‌توان راهبردهای سازمانی را به وسیله‌ی آن با اقتدار به کار بست تا با حل مشکلات پیش رو و تعامل با جامعه، نبض وقوع

^۱ - مهدوی، منبع پیشین، ۱۳۹۰، ص ۱۸۴

^۲ - صداقت، علی، تأثیر رفتار والدین در آموزش فرهنگ ترافیک به کودکان، فصلنامه دانش انتظامی، شماره ۵۷، ۱۳۸۸، ص ۱۳۴.

^۳ - مهدوی، همان، ص ۲۸۰.

جرم و ناهنجارهای اجتماعی را به دست گرفت. مدارس و محیط‌های آموزشی را می‌توان از جمله بسترهای مناسب برای ایجاد و تعمیق رابطه و همکاری پلیس و جامعه دانست. اجرای طرح‌هایی مانند همیاران پلیس که از بچه‌های مدرسه برای کنترل و نظم راهنمایی و رانندگی استفاده می‌شد تجربه‌ای موفق از الگوی یادشده است.^۱

بند سوم: نقش رسانه‌ها

امروزه عمده‌ترین نقشی که وسایل ارتباط جمعی بر عهده دارند، عبارت است از: فرهنگ‌سازی، آموزش، اطلاع‌رسانی و ایجاد مشارکت اجتماعی. اهمیت وسایل ارتباطی در جوامع به حدی است که بعضی از جامعه‌شناسان و پژوهشگران برای مطبوعات، رادیو، تلویزیون و سینما، نقش آموزی یا آموزش دائمی قائل هستند؛ بنابراین، وسایل ارتباط جمعی علاوه بر نقش مهم خبری، آموزشی، راهنمایی و رهبری که در سازندگی و آمادگی افراد برای زندگی اجتماعی دارند، وظایف تبلیغی نیز انجام می‌دهند.^۲

فرهنگ‌سازی از ابزارهای مهمی است که می‌تواند دست‌آوردهای مهمی را در برخورد با این پدیده‌ها داشته باشد. جوامع بشری به خصوص کشورهای در حال توسعه، در پدیده‌های مورد نظر یعنی ترافیک، رانندگی، جرایم و تخلفات رانندگی، الگوی اصلاح رفتار را در دستور کار خود قرار داده‌اند و برای تحقق این امر از ابزارهای نوین و فناوری برتر استفاده می‌کنند. اکثر

^۱ - حاجی حسینلو، منصور، گلیج، محمد، بررسی میزان احترام به قوانین ترافیکی در تهران و راهکارهای مؤثر برای افزایش آن، در نخستین کنفرانس بین‌المللی حوادث رانندگی و جاده‌ای، ۱۳۸۴، ص ۲۵۴.

^۲ - حبیب زاده، اصحاب، محمدی اطهر، علیرضا، بررسی نقش آگهی‌های تلویزیونی معاونت راهنمایی و رانندگی در کاهش جرایم رانندگی در تهران بزرگ، فصلنامه دانش انتظامی، سال هفتم، شماره اول، ۱۳۸۳، ص ۷۶.

جوامع راهکارهای علمی و ایجاد تغییر در رفتار را مدنظر قرار داده‌اند که علت اصلی آن، این است که مبارزه قهری با چنین پدیده‌هایی پایدار نیست و نمی‌تواند تداوم داشته باشد.

بر این اساس، پخش برنامه‌های تلویزیونی برای کنترل ترافیک و هشدار به رانندگان از جمله مهم‌ترین موارد تلاش در زمینه فرهنگ‌سازی و آموزش قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی است. علاوه بر این بررسی و اعلام آمار تصادفات و تلفات و خسارات مربوط با تمام ویژگی‌های آن از سراسر کشور و تجزیه و تحلیل کارشناسان و یادآوری نکات آموزشی؛ برگزاری نشست‌های پرسش و پاسخ با حضور کارشناسان قضایی و توضیح انواع تصادفات و تلفات آن و جرایم و محکومیت‌ها و نحوه رسیدگی به آن‌ها و دلایل مشدده و مخففه هر کدام از آن‌ها؛ برگزاری جلسات پرسش و پاسخ با کارشناسان راهنمایی و رانندگی جهت آشنایی بیشتر مردم با مقررات ترافیکی و بهبود سطح تردد آن‌ها در معابر؛ و همچنین تهیه و پخش تیزرهای تبلیغی متناسب در زمینه مباحث مرتبط با ترافیک برای ایجاد رفتار ترافیکی صحیح در کودکان و نوجوانان و تقلیل رفتارهای غلط ترافیکی بزرگسالان؛ از جمله مهمترین راهکارهای پیشگیری غیرکیفیری از طریق فرهنگ‌سازی به وسیله رسانه‌های جمعی مانند صدا و سیما می‌باشد.

فهرست منابع

۱- منابع فارسی

الف) کتاب‌ها

- ۱) اردبیلی، محمدعلی، حقوق جزایی عمومی، جلد اول، چاپ بیست و هشتم، تهران: نشر میزان، ۱۳۹۲.
- ۲) بخاری، محمد، مجموعه قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی امور حمل و نقل و ترافیک، چاپ ششم، تهران: انتشارات مجد، ۱۳۸۷.
- ۳) بکاریا، سزار، رساله جرایم و مجازات‌ها، ترجمه دکتر محمدعلی اردبیلی، تهران، نشر میزان، چاپ پنجم، ۱۳۸۵.
- ۴) جانی پور، کرم و معروفی، مختار، پیشگیری از جرایم و تخلفات رانندگی، چاپ اول، تهران: انتشارات آوا، ۱۳۹۴.
- ۵) حسینی، سید محمد، سیاست جنایی در اسلام و در جمهوری اسلامی ایران، چاپ اول، تهران: انتشارات سمت، ۱۳۸۳.
- ۶) خانعلی پور واجارگاه، سکینه، پیشگیری فنی از جرم (درآمدی بر مدیریت جرم شناختی ریسک جرم). چاپ اول. تهران: میزان، ۱۳۹۰.
- ۷) دعاگویان، داوود، ساختار جامع تعامل مردم و پلیس، تهران، مرکز مطالعات و تحقیقات ناجا، ۱۳۸۴.
- ۸) ساعی، احمد، مسائل سیاسی - اقتصادی جهان سوم. چ اول. تهران: انتشارات سمت، ۱۳۷۷.
- ۹) طباطبایی مؤتمنی، منوچهر، حقوق اداری، چاپ چهاردهم، تهران: سمت، ۱۳۸۷.
- ۱۰) گسن، ریمون، جرم شناسی کاربردی، ترجمه‌ی: مهدی کی نیا، چاپ اول، تهران، مجد، ۱۳۷۰.
- ۱۱) مهدوی، محمود، پیشگیری از جرم (پیشگیری رشد مدار) چاپ اول. انتشارات سمت، ۱۳۹۰.
- ۱۲) نجفی ابرندآبادی، علی حسین، «از جرم مداری تا بزه‌دیده مداری». (دیپاچه) در بزه‌دیده شناسی. لیز و فلیزولا. ترجمه علی وند و محمدی. تهران، انتشارات مجد، ۱۳۷۹.
- ۱۳) _____، _____، پیشگیری عادلانه از جرم. مجموعه مقالات در تجلیل از مقام استاد دکتر محمد آشوری. انتشارات سمت، ۱۳۸۳.

(ب) مقالات (فصل نامه، مجلات و کنفرانس ها)

- ۱۴) افراسیابی، علی، پارادیم های حاکم بر پیشگیری وضعی از جرم. فصل نامه علمی ترویجی مطالعات پیشگیری از جرم. سال پنجم. شماره هفدهم. زمستان ۱۳۸۹. صص ۱۹۱ تا ۲۱۳.
- ۱۵) _____، _____ تأثیر مدل های سیاسی بر مدل های پیشگیری از جرم، با تأکید بر مدل های معاصر، فصل نامه مطالعات پیشگیری از جرم، شماره سیزدهم، سال چهارم، زمستان ۱۳۸۸.
- ۱۶) السان، مصطفی، پیشگیری چند نهادی از جرایم شهری، فصل نامه مطالعات پیشگیری از جرم، سال سوم، شماره نهم ۱۳۸۷.
- ۱۷) الیاسی، محمدحسین؛ و تقوی، منصور، نقش تعاملات پلیس راهنمایی و رانندگی در رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی توسط رانندگان، فصل نامه مطالعات مدیریت انتظامی، سال چهارم، شماره سوم، ۱۳۹۳.
- ۱۸) حاجی حسینلو، منصور، گلیج، محمد، بررسی میزان احترام به قوانین ترافیکی در تهران و راهکارهای مؤثر برای افزایش آن، در نخستین کنفرانس بین المللی حوادث رانندگی و جاده ای، ۱۳۸۴.
- ۱۹) _____، _____ و فرزاد فهیمی و مستانه فیاضی، «نقش جریمه در کاهش تخلفات رانندگی درون شهری»، سومین کنگره ملی مهندسی عمران، تبریز، دانشگاه تبریز، دانشکده فنی - مهندسی عمران، ۱۳۸۶، قابل دسترسی در: http://www.civilica.com/Paper-NCCE-03-NCCE-03_03.html.
- ۲۰) حبیب زاده، اصحاب، محمدی اطهر، علیرضا، بررسی نقش آگهی های تلویزیونی معاونت راهنمایی و رانندگی در کاهش جرایم رانندگی در تهران بزرگ، فصل نامه دانش انتظامی، سال هفتم، شماره اول، ۱۳۸۳.
- ۲۱) حبیبی نوخندان، مجید، کرمی، شهرام، گلی مختاری، لیلا، سیستم اطلاعات هواشناسی جاده ای و نقش آن در ارتقاء ایمنی جاده ها و کاهش هزینه های راهداری، در: نخستین کنفرانس بین المللی حوادث رانندگی و جاده ای، ۱۳۸۴.
- ۲۲) دعاگویان، داود، بررسی میزان سرمایه اجتماعی پلیس راهور و نقش آن در رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی از سوی رانندگان، فصل نامه راهور، شماره ۷، پاییز ۱۳۸۸.
- ۲۳) رایجان اصلی، مهرداد، تبیین استراتژی عقب نشینی یا تحدید دامنه مداخله حقوق جزا و جایگاه آن در ایران، مجله حقوقی دادگستری، شماره ۴۱، زمستان ۱۳۸۱.

- (۲۴) _____، _____ «رهیافتی نو به بنیانهای نظری پیشگیری از جرم»، مجله حقوقی دادگستری. سال شصت و هشتم. دوره جدید. ش ۴۸-۴۹، پاییز و زمستان ۱۳۸۳.
- (۲۵) رایجیان اصلی، مهرداد، سیاست کیفری ایران در قبال جرایم راهنمایی و رانندگی، ماهنامه کانون، سال چهل و چهارم، دوره جدید، شماره ۲۱، آبان و آذر ۱۳۷۹.
- (۲۶) رجایی، سید محمد و وصال پور، بردیا، بررسی و تحلیل کلاه‌های ایمنی کامپوزیتی در میزان کاهش آسیب‌دیدگی سر در ضربه‌های مستقیم، نشریه راهور، سال پنجم، شماره ۱، بهار ۱۳۸۷.
- (۲۷) ستایش پور، جعفر؛ نجات‌بخش اصفهانی، علی، روش‌های آموزش و ارتقاء فرهنگ عمومی در حوزه رانندگی، مجموعه مقالات دومین کنفرانس مدیریت ترافیک، معاونت راهور ناجا، ۱۳۸۰.
- (۲۸) سوری، حمید و همکاران، «ارزیابی قانون جدید رسیدگی به تخلفات رانندگی کشور از نظر کاربران حوزه ترافیک»، مندرج در نشریه راهور، دوره ۹، شماره ۱۷، بهار ۱۳۹۱.
- (۲۹) شیخ الاسلامی، عبدالرضا، و ارکانی، احسان، نقش تجهیزات حفاظتی شخصی در ایمنی موتورسیکلت‌ها، در: نخستین کنفرانس بین‌المللی حوادث رانندگی و جاده‌ای، ۱۳۸۴.
- (۳۰) صداقت، علی، تأثیر رفتار والدین در آموزش فرهنگ ترافیک به کودکان، فصل‌نامه دانش انتظامی، شماره ۵۷، ۱۳۸۸.
- (۳۱) صفاری، علی، انتقادات وارده بر پیشگیری وضعی. مجله تحقیقات حقوقی. شماره ۳۶-۳۵، ۱۳۸۱.
- (۳۲) _____، _____ «تحولات پیشگیری از جرم». مجله تحقیقات حقوقی شماره ۵۲، ۱۳۹۰.
- (۳۳) _____، _____ مبانی نظری پیشگیری وضعی. مجله تحقیقات حقوقی. شماره ۳۴-۳۳، ۱۳۸۰.
- (۳۴) عزیزی، حمیدرضا، «تخلفات راهنمایی و رانندگی و روشهای پیشگیری (در ایران)»، اولین کنفرانس بین‌المللی حوادث رانندگی و جاده‌ای، تهران، دانشگاه تهران ۱۳۸۴، قابل دسترسی در http://www.civilica.com/Paper-TAC_01-TAC_38.html.
- (۳۵) غفاریان حسینی، هادی و حسین‌زاده، افشین، نمایشگر خواب‌آلودگی راننده و سیستم هشداردهنده، نخستین کنفرانس بین‌المللی حوادث رانندگی و جاده‌ای، ۱۳۸۴.
- (۳۶) قدمی، علیرضا، نقش کیسه هوا در کاهش تلفات جانی (مطالعه موردی تصادفات منطقه کازرون از ۲۴ اسفند تا ۱۳ اردیبهشت)، فصل‌نامه انتظامی، شماره ۴۴، بهار ۱۳۸۶.

- ۳۷) قورچی بیگی مجید، «پیشگیری چندنهادی از جرم، مفاهیم، مبانی و چالش‌ها». همایش پیشگیری از وقوع جرم با رویکرد چند نهادی (زیر نظر دکتر فرجیها و دکتر محمودی جانکی اسفند ۸۷). دفتر تحقیقات کاربردی پلیس پیشگیری ناجا. چاپ اول. پاییز ۱۳۸۹.
- ۳۸) مرادی، علیرضا، منصوری، منصور، بررسی سیستم‌های ایمنی abs و vdc در خودروهای جاده‌ای، نخستین کنفرانس حوادث رانندگی و جاده‌ای، ۱۳۸۴.
- ۳۹) مرمریان، شاهرخ؛ محمد امین کنعانی و فردین علیخواه، «بررسی سازوکارهای خشی سازی جرایم راهنمایی و رانندگی (مطالعه ای درباره تیپ شاسی توجیه تخلّف)»، دوازدهمین کنفرانس مهندسی حمل و نقل و ترافیک ایران، تهران، سازمان حمل و نقل و ترافیک تهران، معاونت حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران، ۱۳۹۱.
- ۴۰) مهریاری، فرهاد، بابایی، مهدی، زمانی ثانی، سید رضا، اثر دانه‌های شیشه‌ای بازتابنده در بهبود عملکرد خط‌کشی جاده‌ها، فصل‌نامه دانش انتظامی، شماره ۵۶، ۱۳۸۷.
- ۴۱) میرزایی مقدم، مرتضی، ارزیابی تأثیر شدت و قطعیت کیفرها در پیشگیری از جرم، فصل‌نامه علمی ترویجی مطالعات پیشگیری از جرم، سال پنجم، شماره شانزدهم، پاییز ۱۳۸۹.
- ۴۲) نجفی ابرندآبادی، علی حسین، «از عدالت کیفری کلاسیک تا عدالت ترمیمی». مجله تخصصی دانشگاه علوم اسلامی رضوی. مشهد. شماره ۹-۱۰، ۱۳۸۱.
- ۴۳) نیازپور، امیر حسن، بازپروری بزهکاران در مقررات ایران، مجله فقه و حقوق، شماره ۱۱، ۱۳۸۲.
- ۴۴) واحدی، فریبرز، فتحیان دستگردی، فرشاد، دستورالعمل شناسایی و اصلاح مقاطع تصادف‌خیز، در: نخستین کنفرانس بین‌المللی حوادث رانندگی و جاده‌ای، ۱۳۸۴.
- ۴۵) وروایی، اکبر و فتاحی، علی، سیاست جنایی تقنینی در پیشگیری از تخلفات راهنمایی و رانندگی، فصل‌نامه مدیریت ترافیک، شماره ۲۴، بهار ۱۳۹۱.

ج) واژه نامه‌ها

- ۴۶) جعفری لنگرودی، محمد جعفر، مبسوط در ترمینولوژی حقوق، ج دوم، چاپ اول، ۱۳۷۸.
- ۴۷) دهخدا، علی اکبر، لغت نامه، زیر نظر دکتر سید جعفر شهیدی. ج ۷. تهران: موسسه انتشارات و چاپ دانشگاه تهران، ۱۳۲۸.

۴۸) شاملو احمدی، محمدحسین، فرهنگ اصطلاحات و عناوین جزایی، چاپ دوم، تهران: انتشارات جنگل، ۱۳۸۵.

۴۹) نجفی ابرندآبادی، علی حسین و هاشم بیگی، حمید، دانشنامه جرم شناسی، چاپ سوم، تهران: کتابخانه گنج دانش، ۱۳۹۳.

د) پایان نامه ها و تقریرات

۵۰) خالقی، سمیرا، سنجش و ارزیابی انواع روشهای پیشگیری از جرم. پایان نامه کارشناسی ارشد. دانشگاه شهید بهشتی، ۱۳۷۹.

۵۱) نجفی ابرندآبادی، علی حسین، تقریرات درس جرم‌شناسی (پیشگیری). دوره کارشناسی ارشد حقوق کیفری و جرم‌شناسی. دانشگاه شهید بهشتی، ۱۳۸۶.

۲- منابع لاتین

۵۲) Hirsch Andrew Von, David Garland, Alison Wakefield, Ethical and Social Perspectives on Situational Crime Prevention, , Hart Publishing, ۲۰۰۰.

۵۳) Kevin Heal, Gloria K. Laycock, Situational crime prevention: from theory into practice, H.M.S.O., ۱۹۸۶.

۵۴) Clarke R. V. G., Situational Crime Prevention: Successful Case Studies, , Lynne Rienner Publishers, ۱۹۹۷.

۵۵) Ronald V. Clarke, Nick Tilley, Situational Prevention of Organised Crimes, , Routledge, ۲۰۱۰.