چهره شاخص

قربانیان حوادث رانندگی

مرگ ناشی از حوادث رانندگی در جامعه ما از هر نوع مرگ دیگری به ما نزدیکتر است. هر لحظه کرکس مرگ در سطح شبکه راه‌های کشور به دنبال طعمه می گردد. تلفات جانی و مالی بسیار شدید است، استاندارد صدمات وارده با سطح استاندارد جهانی فاصله زیادی دارد، از این رو حفظ جان مردم در برابر این گونه حوادث بیش از هر زمان دیگری مطرح است. نگارنده این سطور در بررسی تحلیلی خود از وضع حوادث رانندگی در کشور به نتایج زیر دست یافته است:

ایران بالاترین آمار تصادفهای جهان را به خود اختصاص داده است. میزان تلفات فقط در استان تهران در سال ۱۳۷۸ برابر تمام تلفات سه کشور بزرگ فنلاند، نروژ و سوئد بود.

در سال ۱۳۷۶ شمار تصادفهای درون شهری ۱۶۰ هزار فقره بوده است. در حالی که در سال ۱۳۸۰، تصادفهای درون شهری به ۲۶۳ هزار و ۳۵۴ فقره افزایش یافته است که تصادف برون شهری نیز در همین سال، ۸۳ هزار و ۴۹۹ مورد گزارش شده است. لازم به یادآوری است که ۳ درصد تصادفهای درون شهری منجر به فوت بوده است.

در هر سال نرخ کشته‌شدگان ناشی از حوادث رانندگی ۱۰ درصد رشد را نشان می‌دهد و در هر ۲۶ دقیقه یک قربانی می‌طلبد.

در ابتدای دهه ۷۰ تعداد کشته‌شدگان ناشی از حوادث رانندگی ۱۰ هزار نفر و در سال ۱۳۸۰ این تعداد نزدیک به ۲۰ هزار نفر افزایش یافته است. یعنی صد درصد افزایش و هم اکنون این روند به طور تصاعدی روبه افزایش است.

تلفات ناشی از حوادث رانندگی در سال های بعد از انقلاب بیشتر از شمار شهدای جنگ تحمیلی است. روزانه ۵۵ نفر در کشور جان خود را از دست داده و هر ۴/۵ دقیقه یک نفر مجروح می شود.

میانگین سنی کشته شدگان نشان می دهد که همه آنها نان آور خانواده اند و بعد از آن آوارگی خانواده ها را به دلیل از دست دادن ستون زندگی به جهت نبود سامانه صحیح تأمین اجتماعی در کشور را به دنبال دارد. گذشته از آن که هر از گاهی چهره های شاخص فرهنگی سیاسی و قضایی نیز قربانی این گونه حوادث می شوند که در حادثه اسفبار اخیر، قوه قضائیه سخنگو و رابط خود با دو قوه دیگر و دولت جمهوری اسلامی وزیر دادگستری خویش را در کمال ناباوری از دست داده است. و بدین طریق سه قوه را خصوصاً همکاران قضایی و اداری، در مرگ ناباورانه این عزیز به سوگ نشانده است.

در هر سال، ۴۰۰ میلیارد تومان خسارت از این طریق به بیت المال وارد می شود. که این خسارت در رابطه با از دست دادن شخصیت های قضایی، فرهنگی و سیاسی و سرمایه های اجتماعی ناشی از آن قابل مقایسه نیست.

مرگ ناشی از تصادفات در سال ۸۰ نسبت به سال ۷۹ مقدار ۱۵ درصد رشد داشته است و مجروحین آن نیز ۸/۶ درصد رشد را نشان می دهد.

کشورهای توسعه یافته به ازای هر یک میلیون نفر در سال، ۲ یا ۳ نفر کشته می دهند در حالی که، کشورما به ازای هر یک میلیون نفر ۲۷۰ کشته می دهد، این آمار هم اکنون به حدود ۴۰۰ کشته در یک میلیون نفر جمعیت رسیده است. ترکیه با دارا بودن ۲ برابر حجم تردد، یک سوم تلفات انسانی کشور ایران را دارد.

از هر ۲۰ هزار کشته ناشی از تصادفات رانندگی ۱۵ هزار نفر جاده ای و ۵ هزار نفر شهری است و به نسبت سرانه اتومبیل، کشور ما ۶۰ برابر کشور ژاپن در سال تلفات می دهد. این در حالی است که کشور ژاپن با داشتن ۸۳ میلیون اتومبیل در برابر ۱۲۳ میلیون نفر جمعیت فقط حدود ۵ هزار نفر تلفات ناشی از حوادث رانندگی را در سال به خود اختصاص داده است.

دستاوردهای آماری در خصوص میزان تصادفات رانندگی درجهان نشان می دهد که به ازای هر ۱۰۰ تصادف در ترکیه ۱/۱ نفر و در یونان ۱/۸ نفر، در اسپانیا ۱/۶ نفر، در ایتالیا ۱/۵ نفر، در آلمان ۱/۲ نفر، اما در کشور ما ایران ۵/۹ نفر کشته بر جای می مانند. میانگین تلفات دنیا ۲۰ نفر کشته و میانگین ایران ۳۳ نفر کشته در ۱۰۰ هزار نفر در سال است.

ضمناً ۲۶ درصد تخت های بیمارستانی کشور را آسیب دیدگان حوادث رانندگی به خود اختصاص داده است و در حال حاضر نزدیک به یک سوم تخت های بیمارستان را حوادث رانندگی اشغال نموده است.

۳ هزار نقطه کور حادثه خیز در جاده ها و صد هزار نقطه کور ترافیکی و ۷۰۰ هزار خودرو فرسوده بالای ۲۵ سال هر کدام از عوامل مهم تصادفات رانندگی و آلودگی هوا در کشور است.

علل و عوامل مهم دیگری همچون:

نامناسب بودن بافت و ساخت شهری با روند رو به رشد جمعیت و وسایل نقلیه، نبود علائم رانندگی و هشدار دهنده در گذر گاه ها و خیابان ها با کافی نبودن آنها، رعایت نکردن مسائل ایمنی و فنی در ساخت خودروهای داخلی (کاهش ضریب ایمنی راننده و سرنشینان)، نبود قوانین و یا نداشتن ضمانت اجرای دقیق برمقررات راهنمایی و رانندگی، استاندارد نبودن خیابان ها و جاده های شهری و بین شهری، خستگی و خواب آلودگی، عجله و شتاب زدگی و...، نقص فنی (از جمله نقص سامانه فرمان، ترمز، برق و...)، فرسودگی و مستهلک بودن خودروهای موجود، نبود نظارت دقیق نیروی انتظامی و راهنمایی و رانندگی بر عبور و مرور داخل شهری و بین شهری، سطح پایین آموزش رانندگی و فرهنگ عبور و مرور جامعه، هیجان جوانان در داشتن سرعت بالا و... به منظور جلب نظر دیگران. از جمله عوامل مهم رخدادهای جاده ای در کشور ما است.

به نظر می رسد با آموزش مداوم فرهنگ عبور و مرور و ترافیک، بویژه توسط صدا و سیما، آموزش و توجه خاص خانواده ها نسبت به وسایل خودرویی، فلسفه وجودی وسایل نقلیه و نحوه استفاده از علایم راهنمایی و رانندگی و وسایل برتر تکنولوژیکی در معابر و خیابان ها، تصحیح روش آموزش رانندگان (تأکید بر فرهنگ صحیح استفاده از وسایل نقلیه)، اعمال مجازات های مشخص، مداوم و سنگین نسبت به متخلفان، اجرای طرح های جاده سازی، تعریض خیابان های شهری و جدول کشی برای بالا بردن کیفیت جاده ها و خیابان ها، اجرای برنامه های منظم سالانه معاینه فنی خودروها جهت به حداقل رساندن نقص فنی وسایل نقلیه، الزام کارخانجات خودروسازی در رعایت مسائل فنی و ایمنی، تبلیغ در استفاده از وسایل عمومی، مترو و اتوبوس، تجهیز و تکمیل امکانات نیروی انسانی اداره راهنمایی و رانندگی، اجرای طرح برنامه ریزی شده و منسجم تعویض خودروهای فرسوده و برنامه ریزی های دیگر از سوی سیاستگذاران نظام و اجرای آن توسط دست اندرکاران مربوطه می تواند از افزایش و روند روبه رشد این گونه حوادث پیشگیری کرد.

دکتر حمیدیان
مدیر کل پیگیری امور استان ها و سازمان های وابسته قوه قضائیه

عدالت ترمیمی

افزایش آگاهی عمومی، تبیین عواقب سوء، بزه در جامعه، تأکید بر کرامت و ارزش ذاتی انسان، تقویت آموزه های اخلاقی و دینی، موجب تقویت فرهنگ جامعه خواهد شد، در این صورت فرایند های ترمیمی جایگزین یا مکمل مناسبی برای فرایندهای کیفری خواهد بود.

دکتر عباس شیری می گوید: واژه عدالت ترمیمی برای توصیف و تبیین پدیده ای به کار می رود که دارای محتوایی وسیع و چندجانبه است، لذا ارائه تعریف عدالت ترمیمی کار ساده ای نیست و تا کنون نیز کسی تعریف جامعی از آن ارائه نکرده است.

این مدرس حقوق دانشگاه تهران، در رابطه با عناصر عدالت ترمیمی اعتقاد دارد: عدالت ترمیمی به دنبال ترمیم روابط آسیب دیده، بزه دیده، بزهکار و جامعه است. لذا باید قطعات و عناصری در کنار یکدیگر قرار گیرند که سازنده یک مدل ترمیمی باشند. این عناصر در تقابل عناصر عدالت به جای تکیه بر اجباری بودن بر داوطلبانه و ارادی بودن، تأکید می کند. در تقابل با دشمنی، کتمان حقیقت، تحمیلی بودن، علنی بودن، نادیده گرفتن و ...، عناصر اظهار حقیقت، رودررویی، توافق، حمایت و غیر علنی بودن را مطرح می سازد. وی داوطلبانه بودن، اظهار حقیقت، رودررویی، توافق، حمایت و محرمانه بودن را از زمره عناصر عدالت ترمیمی می داند.

شیری در بررسی فرایندهای عدالت ترمیمی اظهار می کند: در این بحث ۵ مورد قابل اشاره است. میانجی گری بزه دیده و بزه کار نخستین مورد از فرایندهای عدالت ترمیمی است که طی آن دو گروه بزه دیده و بزهکار با دخالت میانجی رو در روی یکدیگر قرار می گیرند و سعی در ایجاد تفاهم و آشتی دادن بین آنان است. در مورد دوم که ملاقات های رو در رو است، چند گروه اعم از افراد بزه دیده، بزهکار، خانواده آنان و در بعضی مواقع افراد ریش سفید، حضور دارند تا به حل و فصل جریان بپردازند.

شیری هیأت ها و گروه های مردمی را مورد پنجم در فرایند عدالت ترمیمی می داند و می گوید: در حال حاضر در کشورمان با چند مانع جدی مواجه هستیم. نخست این که فرایند عدالت ترمیمی نیازمند بستر فرهنگی مناسب است. در جوامع غربی، نهاد های جامعه مدنی به طور کامل شکل گرفته و نهادینه هستند که این مورد در ایران وجود ندارد و بدون آن استفاده از فرایند ترمیمی میسر نیست.

این حقوقدان بر این اعتقاد است که در حقوق کشورمان سیاست جنایی واحدی دنبال نمی شود و همواره شاهد سیاست های جنایی متناقض و ناهمگون در ایران هستیم. به عنوان نمونه درست زمانی که بحث اعلام اسامی مفسدان اقتصادی مطرح می شود یا اعمال مجازات هایی در ملأ عام انجام می پذیرد که گرداندن افراد شرور در محلات گوناگون را می توان از آن جمله نام برد، در مقابل شاهد مطرح شدن لایحه مجازات های جایگزین در مجلس شورای اسلامی هستیم که این مسأله همان سیاست جنایی متناقض و ناهمگون است.

وی می افزاید: ماهیت چندگانه فرهنگی در کشورمان مانع سوم است.

طرفداران عدالت ترمیمی معتقدند با کیفر نمی توان عدالت واقعی را محقق ساخت. عدالت زمانی محقق می شود که درجهت اصلاح آسیب های ناشی از بزه، جبران والتیام این آسیب ها اقدامی انجام شود و نیازهای مادی و معنوی بزه دیده شناسایی و در جهت رفع این نیاز ها تلاش شود. فرایندهای اجباری و یک جانبه عدالت سزاهنده باید به فرایندهای داوطلبانه، توافقی و در جهت آشتی و سازش تغییر یابند.

شیری با مطرح کردن این موضوع که گسترش برنامه های عدالت ترمیمی در دنیا بیانگر این واقعیت است که بیشتر نظام های حقوقی و کیفری پارادایم ترمیمی را دست کم در کنار عدالت سزاهنده پذیرفته اند، معتقد است: جرایم مهم یعنی جرایم خشونت آمیز، تروریستی، سازمان یافته و نظایر آن، کماکان به عدالت سزاهنده نیاز است و فرایندهای ترمیمی در آن زمینه کارایی نداشته و منجر به افزایش بزه کاری در جامعه خواهند شد اما در جرایم ساده و کم اهمیت به طور عمده ناظر به نقض حقوق افراد است. در ایران تلاش هایی در جهت استفاده از این فرایند ها در سال های اخیر انجام پذیرفته است. میزان موفقیت این فرایند ها مستلزم تقویت نهاد های مردمی و حس مسئولیت پذیری است. همچنین لازم است شرایط فرهنگی مناسب جهت اجرای این فرایند ها فراهم شود زیرا در جوامعی که از نظر فرهنگی ضعیف هستند، پاسخ های ملایم به بزه ممکن است به تشدید بزهکاری بینجامد. افزایش آگاهی عمومی، تبیین پیامدهای سوء بزه در جامعه، تأکید بر کرامت و ارزش ذاتی انسان، تقویت آموزه های اخلاقی و دینی موجب تقویت فرهنگ جامعه خواهد شد، در این صورت فرایند های ترمیمی جایگزین یا مکمل مناسبی برای فرایندهای کیفری خواهد بود.