

عوامل مؤثر بر سهم تقصیر تصادفات با مطالعه تطبیقی قوانین و مقررات کشورهای ایران، آمریکا و مالزی

مقاله علمی - پژوهشی

رضا بیرانوند، استادیار، دانشکده انتظامی و راهور، دانشگاه جامع علوم انتظامی امین، تهران، ایران
مصطفی معصومی، مربی، دانشکده انتظامی و راهور، دانشگاه جامع علوم انتظامی امین، تهران، ایران
علی ضرونی، استادیار، دانشکده انتظامی و راهور، دانشگاه جامع علوم انتظامی امین، تهران، ایران
مجید افشار نجفی*، دانشجوی کارشناسی ارشد، دانشکده انتظامی و راهور، دانشگاه جامع علوم انتظامی امین، تهران، ایران
*پست الکترونیکی نویسنده مسئول: afsharmjyd21@gmail.com

دریافت: ۱۴۰۳/۰۴/۰۱ - پذیرش: ۱۴۰۳/۱۱/۰۱

صفحه ۳۱۵-۳۲۶

چکیده

تصادفات رانندگی به عنوان یک پدیده جهانی، همواره یکی از چالش‌های مهم در حوزه ایمنی عمومی و حمل‌ونقل جاده‌ای بوده‌اند. در این زمینه، شناخت عوامل مؤثر بر وقوع تصادفات و به خصوص میزان سهم تقصیر مختلف عوامل در این حوادث، امری حیاتی است. از این رو هدف از این پژوهش بررسی عوامل مؤثر بر سهم تقصیر تصادفات با مطالعه قوانین و مقررات ایران در مقایسه با کشورهای آمریکا و مالزی است. تحقیق حاضر از توصیفی و تطبیقی و از نظر هدف کاربردی است. جامعه آماری این پژوهش شامل بررسی سهم تقصیر تصادفات در مجموعه قوانین و مقررات ترافیکی موجود در ایران و کشورهای آمریکا و مالزی است. نتایج نشان داده برخی مواد قانونی راهنمایی و رانندگی با دیگر کشورهای جهان مشابه و یا متفاوت‌اند که عوامل مختلفی می‌توانند در وقوع و شدت تصادفات تأثیرگذار باشند. و این عوامل می‌توانند از جمله رفتارهای رانندگان، وضعیت جاده‌ها، شرایط آب و هوایی، فناوری و حتی قوانین و مقررات حاکم بر حوادث رانندگی باشند.

واژه‌های کلیدی: تصادفات، سهم تقصیر، قوانین و مقررات

۱- مقدمه

جهانی کمتر از ۱۷ نفر از ۱۰۰ هزار نفر است (Who, 2018). افزایش تخلفات رانندگی و تصادفات موجب افزایش بی‌نظمی و ناهنجاری‌های اجتماعی می‌شود و بی‌توجهی به تخلفات رانندگی موجب تضییع حقوق دیگران می‌شود در بحث علت شناسی این حوادث، باید خاطر نشان کرد که عوامل مرتبط با این حوادث بسیار متنوع هستند و در متون مختلف طبقه‌بندی‌های زیادی در این زمینه وجود دارد (Xiao et al. 2022). اما به‌طور کلی عوامل اصلی را می‌توان ناشی از سه عامل انسان، وسیله نقلیه، راه و محیط است و بیشترین نقش مربوط به عامل انسانی است که به علت توانایی و در اختیار گرفتن جاده و وسیله نقلیه، به عنوان عامل اصلی و یا عامل فرعی و در کنار سایر عوامل

در سال‌های اخیر به دلیل افزایش کمی تعداد خودروها، عرض بسیاری از جاده‌ها به دلیل بافت قدیمی شهرها، سرعت بیش‌ازحد رانندگان وسایل نقلیه به دلایل مختلف و در برخی موارد عدم رعایت ترافیک، شاهد افزایش تصادفات در سطح شهر بوده و هستیم بر اساس آمار جهانی بهداشت، حدود ۳۵ درصد از کل حوادث روزانه در شهرهای صنعتی و منجر به مرگ در جهان ناشی از حوادث رانندگی است. تعداد تصادفات در کشورهای جهان سوم چندین برابر کشورهای صنعتی است آمار سالانه تلفات رانندگی در ایران بسی بیش از میانگین جهانی آن است، این آمار نشان از آن دارد که در ایران، به ازای هر ۱۰۰ هزار نفر، حدود ۲۱ نفر بر اثر تلفات رانندگی می‌میرند؛ در حالی که میانگین

۲- پیشینه تحقیق

مطالعه‌ای با عنوان "بررسی اثر شخصیت بر خطای رانندگی با استفاده از شبیه‌ساز رانندگی" نگاشته‌اند. نتایج مطالعات آن‌ها حاکی از آن است که بعضی از عوامل‌های شخصیتی با تقصیرات رانندگی همبستگی دارند. رانندگی فعالیت روزمره‌ای است که به پردازش اطلاعات پویا نیاز دارد. پردازش اطلاعات در شخصیت‌های گوناگون متفاوت هست که باعث تغییر میزان خطاها و تقصیرات رانندگی می‌شود (Tabatabai et al. 2022). در مطالعه ای دیگر با عنوان "بررسی پیش‌بینانه خطاهای راننده با استفاده از تکنیک الگوی خطای انسانی HET" نوشته‌اند. نتایج این مطالعه نشان می‌دهد که تکنیک مدل خطای انسانی قادر به شناسایی و طبقه‌بندی خطاهای رانندگی است. با توجه به نتایج این تحقیق و تحقیقات مشابه قبلی، به نظر می‌رسد که این تکنیک علاوه بر کاربرد در صنعت هوانوردی، می‌تواند در رانندگی خودرویی که یک سیستم پیچیده محسوب می‌شود، به‌عنوان یک روش آینده‌نگر و پیش‌بینی‌کننده نیز مورد استفاده قرار گیرد. در شناسایی و تعیین بحرانی بودن خطاهای رانندگی می‌توان از روش‌های مفیدی استفاده کرد. همچنین بر اساس نتایج این مطالعه می‌توان راهکارهای مناسبی برای کاهش تصادفات ناشی از خطاهای انسانی در رانندگی تدوین کرد. (Najafi and Arghami. 2018). مطالعه‌ای دیگر با عنوان "بررسی سهم عوامل مؤثر بر شدت تصادفات در جاده‌ای بین‌شهری با استفاده از مدل لاجیت ترتیبی" نوشته‌اند. هدف این پژوهش بررسی علل و شدت تصادفات راه‌های کشور و تعیین سهم پارامترهای مختلف در وقوع تصادفات بوده است. برای این منظور، از ۲۴۳۳ داده واقعی تصادفات استفاده شده و یک مدل لاجیت ترتیبی برای پیش‌بینی شدت تصادفات و تعیین اثرگذاری هر پارامتر ارائه شده است. نتایج نشان داد که مدل لاجیت ترتیبی نسبت به مدل شبکه عصبی کارایی بیشتری دارد. علاوه بر آن، عابرین پیاده بیشترین اثر افزایشدهنده و تصادف عقب به پهلوی راست بیشترین اثر کاهشدهنده را در شدت تصادفات دارند. همچنین، حضور خودروهای سنگین در شب بیشترین سهم را در افزایش شدت تصادفات دارد. پیشنهادهای مطرح شده شامل بررسی تأثیر میزان آشنایی راننده با مسیر بر پیش‌بینی شدت تصادفات و استفاده از تحلیل مکانی-زمانی در پژوهش‌های آتی است. همچنین، پیشنهاد می‌شود. آموزش رانندگان وسایل نقلیه عمومی توسط سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای انجام شود. (Ghanbari and Rahimi and Abutalebi Isfahani. 2019). مطالعه‌ای با عنوان "بررسی روش ارزیابی خطای انسانی راننده با استفاده از روش HEART" نگاشته‌اند. نتایج حاصل از این تکنیک نشانی‌دهنده که در رتبه‌بندی وظایف از نظر احتمال خطا موفق بوده اما

در ۹۳ درصد تصادفات رانندگی نقش دارد (کی منش، رحیم اف و نصراله تبار، ۱۳۹۹). خطا یا تقصیر به معنای واقعی عنصر روانی جرائم غیرارادی است. در تمام موارد ذکر شده، فاعل در حصول نتیجه رفتار ارتكابی به هیچ وجه عمدی نیست به‌عنوان مثال، در مورد راننده‌ای که در حین غفلت از عابر پیاده، عابری را زیر گرفته و او را می‌کشد، تقصیر عامل مستقیم نتیجه مجرمانه است. نوع خودرو و عوامل مرتبط با آن نیز نقش مهمی در تصادفات در ایران امروز دارد. ایمنی و بی‌کیفیتی برخی خودروها بر شدت و علت تصادفات افزوده است. سطح ایمنی وسیله نقلیه یکی از معیارهایی است که بهبود آن می‌تواند باعث کاهش تعداد تصادفات و به‌ویژه تعداد قربانیان ناشی از آن باشد. علاوه بر موارد فوق، عوامل راه و محیط نیز از دیگر عوامل مؤثر در تصادفات و شدت آن هستند. این گروه از عوامل شامل چند جنبه است، شامل بخش‌های متعددی همچون وضعیت آب‌وهوا، وضعیت روسازی و وضعیت طرح هندسی است همان‌طور که گفته شد حوادث هزینه‌های زیادی را بر جوامع تحمیل کرده است. این هزینه‌ها شامل هزینه‌های کارکنانی، هزینه‌های اقتصادی، هزینه‌های اجتماعی و پزشکی هست. (Xiao et al. 2022). در واقع جستجوی علت تقصیر تصادفات و مدیریت در کاهش خسارات ناشی از آن امری ضروری است و به یک وظیفه برای همه جامعه تبدیل شده است. بنابراین شناخت پارامترها و تقصیرات مؤثر در بروز حوادث بسیار مهم است. یکی از مؤثرترین راه‌ها برای جلوگیری از حوادث، پیش‌بینی آن‌ها قبل از وقوع است. در واقع با پیش‌بینی تصادف، رانندگان امکان پیشگیری از آن و یا کاهش شدت آن را با مداخلات سریع دارند. زمینه و هدف پایین بودن سطح ایمنی راه‌های کشور و آمار بالای تصادفات در مقایسه با میانگین جهانی یکی از چالش‌های پیش روی مدیران و تصمیم‌گیران حوزه حمل‌ونقل و ترافیک است. تصادفات نه تنها باعث خسارات مالی، بلکه مرگ و جرح بسیاری نیز می‌شود (kashfi and Ahmadi Dizaj. 2019). از این رو محققان توجه زیادی به تحلیل و بررسی علل و شدت تصادفات داشته‌اند تا راهکارهای مناسبی برای کاهش این خسارات ارائه کنند بررسی علت تصادفات و تعیین سهم تقصیرات مختلف در وقوع یک تصادف در مقایسه با کشورهای مدل با تأکید بر قوانین و مقررات مسئله اصلی (هدف) پژوهش حاضر هست و ما در این تحقیق به دنبال یافتن پاسخ به این پرسش هستیم که عوامل مؤثر بر سهم تقصیر تصادفات در کشورهای مدل با تأکید بر قوانین و مقررات در مقایسه با ایران چگونه هست؟

داده شد عمل غیرقانونی در حین رانندگی تنها عامل تأثیرگذار رایج بر شدت جراحات تصادفات وسایل نقلیه مسافری و باری است. (Wang et al. 2020). با بررسی تحقیقات پیشین نشان می دهد که عوامل شناسایی شده در برخی این پژوهش ها نقاط ضعفی مانند عدم کلی نگری، عدم توجه به جزئیات، چشم پوشی از دسته بندی سطح بالا و ... را دارا بوده اند که با توجه به پیچیدگی عصر حاضر می توان عنوان کرد که این عوامل کارآمدی جامعی ندارند. با ارزیابی هرچه بیشتر این تحقیقات می توان دریافت که در عوامل مؤثر بر سهم تقصیر تصادفات این پژوهش ها خلأهای تحقیقاتی مشاهده می گردد و این تحقیقات به صورت کامل اشباع نشده اند و پژوهش حاضر با تمرکز بر یکی از این خلأهای پژوهشی تلاش بر پر کردن خلأها داشته است.

۲-۱- قوانین و مقررات

قوانین و مقررات حمل و نقل مجموعه ای از قوانین و ضوابطی هستند که توسط مقامات و نهادهای مربوطه در هر کشور تعیین و اجرا می شوند. این قوانین و مقررات به منظور تنظیم و کنترل فعالیت های حمل و نقل جاده ای، ریلی، هوایی و دریایی و ایجاد ایمنی، حفاظت از محیط زیست، حفظ حقوق و منافع مسافران و باربران و جلوگیری از تضییع منابع و زمان استفاده می شوند.

۲-۲- تصادف رانندگی

تصادف از باب تفاعل به معنی به هم خوردن برخورد کردن، باهم روپرو شدن، به هم رسیدن و برخورد برحسب اتفاق است (عمید، ۱۳۸۹). تصادف رانندگی حادثه ای در جاده یا خیابانی است که در آن حداقل یک وسیله نقلیه جاده ای با وسیله نقلیه دیگری، یا با کاربر (استفاده کننده) دیگر جاده، یا با یک جسم ثابت در کنار جاده، یا با وسیله نقلیه دیگری که معمولاً آسیب مالی یا جانی در پی دارد، برخورد کرده باشد.

۲-۳- تقصیر

مصدر باب تفعیل در لغت به معنای کوتاه کردن و کوتاهی و سستی کردن در کاری هست (عمید، ۱۳۸۹). درباره تعریف تقصیر اختلاف و گفتگو بسیار است. تمییز خطا از صواب و معیار شناسایی این دو مفهوم از نظر فلسفی و اخلاقی، یکی از دشوارترین مباحث موجود است. همچنین تقصیر را در لغت با معانی تقریباً مشابهی همچون اشتباه یا نقص در قضاوت یا رفتار، انحراف از دقت، وظیفه یا مسامحه (جعفری لنگرودی، ۱۴۰۱) با توجه به تبصره ماده ۱۴۵ قانون مجازات اسلامی مصوب ۱۳۹۲ می توان مفهوم تقصیر را به این صورت استنباط نمود. «تقصیر اعم از بی احتیاطی و بی مبالاتی است. مسامحه، غفلت، عدم مهارت و عدم رعایت نظامت دولتی و مانند آنها، حسب

بهرتر است برای شرایط به وجود آورنده خطا با توجه به رانندگان بومی سازی شود (Arghami and Shirdel, 2018). مطالعه ای با موضوع "چالش های تعیین سهم سازمان ها در تصادفات" نوشته اند. یافته های این تحقیق نشان داده است که یافته های کمی برای شناخت ویژگی های کلی تصادفات دارای سهم تقصیر سازمانی و هم چنین تعیین سهم سازمان های مختلف در وقوع آنها مورد استفاده قرار گرفته است. بر این اساس، شهرداری و پس از آن، اداره راه، اداره برق و آبفا بیشترین سهم را داشته اند (Parsai and Poyafer and, Sadeghi, 2021). مطالعه ای با عنوان تجزیه و تحلیل شدت تصادفات رانندگی با عوامل مرتبط با باران با استفاده از مدل سازی معادلات ساختاری - مطالعه موردی شهر سئول انجام شده است. نتایج نشان داد عوامل ترافیکی، محیطی و انسانی. عوامل عمق باران و آب؛ و عوامل جاده به طور متقابل با سطح شدت تصادف در ارتباط هستند. اتومبیل های جمع و جور، رانندگان جوان، رانندگان زن، باران شدید، آب های عمیق، و جاده هایی با طول زهکشی طولانی بیشتر با افزایش سطح شدت تصادف همراه هستند، همانطور که ویژگی هایی مانند مماس، شیب پایین، سمت راست - منحنی دست، و طول منحنی کوتاه تر. (Lee et al., 2018). مطالعه دیگری تحت عنوان "چرا رانندگان تازه کار در معرض خطر تصادف بالا هستند؟ مدل سازی رفتارهای رانندگی در شش ماه اول رانندگی" نگاشته اند. نتایج این مطالعه نشانی می دهد که همبستگی منفی بین مدت مجوز و کمبودهای مهارت با مشاهده کاهش درگیری تصادف مبتدی به عنوان تجربه مطابقت دارد Q-EDD. یک معیار مختصر جدید از رانندگی نابهنجار را ارائه می دهد که به طور خاص برای رانندگانی به تازگی واجد شرایط هستند طراحی شده است. (Rowe et al., 2022). مطالعه ای دیگر با عنوان، شناسایی عوامل مؤثر بر شدت آسیب تصادفات وسایل نقلیه در شنیانگ (چین) و بررسی اشتراکات و تفاوت ها بین تصادفات وسایل نقلیه مسافری و باری انجام گردیده است. برای این منظور، ۱۶۴۷ حادثه رانندگی در بازه زمانی ۲۰۱۵ تا ۲۰۱۷ مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفت، از جمله ۱۱۶۴ حادثه مربوط به وسایل نقلیه مسافری و ۴۸۳ حادثه مربوط به وسایل نقلیه باری. با استفاده از مدل رگرسیون لجستیک باینری، بیست عامل تأثیرگذار از جنبه های تصادف، راننده، زمان، مکان و ویژگی های محیطی بررسی شدند. نتایج نشان داد برای وسایل نقلیه سواری، پنج عامل تأثیرگذار شامل برخورد جانبی، عمل غیرقانونی در حین رانندگی، ضربه و فرار، فصل و تقسیم اداری، ارتباط آماری معنی داری با شدت آسیب داشتند. برای وسایل نقلیه باری، سه عامل تأثیرگذار شامل عمل غیرقانونی در حین رانندگی، فصل و تقسیم اداری، ارتباط آماری معنی داری با شدت آسیب داشتند. در این مطالعه نشان

۲-۶- عامل وسیله نقلیه

وسیله نقلیه در شکل گیری تصادف و پیامد آن بسیار مؤثر است. عدم یکپارچگی و استحکام بدنه خودرو، عدم وجود کیسه هوا، عدم وجود سامانه‌های تعادل خودرو در قوس‌ها، عدم وجود کمربند ایمنی مناسب، نقص فنی وسیله نقلیه مانند نقص در چرخ‌ها، چراغ‌ها، جعبه‌فرمان، ترمزها، موتور و استفاده نادرست از آن مانند نحوه نامناسب حمل بار می‌تواند در ایجاد تصادف یا تشدید تصادف ایجاد شده توسط عوامل دیگر تأثیرگذار باشد. مهندسی خودرو در کاهش اثر این عامل بکار می‌رود (آیین‌نامه ایمنی راه‌های کشور، جلد اول مبانی طرح راه ایمن، نشریه ۱-۲۶۷، ۱۳۹۴).

۳- روش تحقیق

تحقیق حاضر از توصیفی و تطبیقی و از نظر هدف کاربردی است، جامعه آماری این پژوهش شامل بررسی سهم تقصیر تصادفات در مجموعه قوانین و مقررات ترافیکی موجود در ایران و کشورهای آمریکا و مالزی هست. بر مبنای این روش دو نوع مقایسه از یکدیگر کاملاً جدا محسوب می‌شوند. یکی مقایسه بر اساس شباهت‌ها که دو جامعه را بر اساس ماهیت و ساختار یکسان مورد بررسی قرار می‌دهد و دیگری مقایسه بر مبنای تفاوت‌ها مانند مقایسه جوامعی که دارای ساختار و نظام متضاد هستند (ملک کی و مارش، ۱۳۸۴). روش گردآوری داده‌ها مبتنی بر روش کتابخانه‌ای و استفاده از کتب، اسناد و مدارک است، در این روش از مهم‌ترین ابزار یعنی فیش‌برداری استفاده شده است. منابع جمع‌آوری داده‌ها در این روش همه اسناد چاپی همانند کتاب، دایره المعارف، فرهنگ‌نامه، مجلات، روزنامه‌ها، مصاحبه‌ها چاپ شده، متون چاپی نمایه شده در بانک‌های اطلاعاتی و اینترنت است.

۴- یافته‌های تحقیق

یافته‌های تحقیق به‌صورت موردی تنظیم شده و جوامع مورد مطالعه نیز به همین ترتیب به‌صورت موردی تنظیم شده و جوامع مورد مذاقه قرار گرفته‌اند. در مورد هر یک جوامع ابتدا وجه مشابه و افتراق قوانین و مقررات هر یک از کشورها در خصوص سهم تقصیر تصادفات با ایران اشاره شده است؛ و در ادامه، در قالب جدول توصیفی به مقایسه قوانین و مقررات کشورهای مورد مطالعه در خصوص سه عامل اصلی مؤثر بر سهم تقصیر تصادفات یعنی عامل انسان، عامل راه و محیط و عامل وسیله نقلیه پرداخته می‌شود.

مورد، از مصادیق بی‌احتیاطی و بی‌مبالاتی محسوب می‌شود». بر اساس مطالعات مختلف در خصوص سهم هر یک از عوامل مؤثر بر وقوع تصادفات، عامل انسانی بیشترین نقش را به‌طور مستقل یا در مشارکت با بقیه عوامل داشته است. نمونه‌ای از نتایج مطالعات ذکر شده در راهنمای ایمنی راه مجمع جهانی راه برای تعیین سهم عوامل مختلف بر وقوع تصادفات را نشان می‌دهد. بر اساس این مطالعات، عامل انسان ۵۷ درصد، عامل راه ۳ درصد، عامل وسیله نقلیه ۲ درصد و به‌طور مشترک، عامل انسان و راه، ۲۶ درصد، عامل انسان و وسیله نقلیه ۶ درصد، عامل راه و وسیله نقلیه ۱ درصد و ترکیب سه عامل فوق ۴ درصد در تصادفات تأثیر داشتند. این مطالعه سهم عامل انسانی را به‌طور مستقل و مشترک در حدود ۹۳ درصد، عامل راه و محیط اطراف را ۳۳ درصد و عامل وسیله نقلیه را ۹ درصد نشان می‌دهد. لازم به ذکر است که این نتایج در سایر مطالعات می‌تواند متفاوت باشد. (Treat et al.1979)

۲-۴- عامل انسانی

عامل انسانی یکی از عوامل مؤثر بر ایمنی راه است. عامل انسانی، با استفاده از علوم مختلف از جمله علوم روانشناسی، فیزیولوژی و رفتار سنجی، مهندسی سیستم و علوم مهندسی از جنبه‌های گوناگونی بررسی می‌شود. عامل انسانی ناشی از خطای انسان و ناآگاهی متولیان و استفاده‌کنندگان نسبت به مسائل ایمنی است. آموزش، تدوین و اجرای مقررات، و استانداردهای لازم و نظارت بر روند اجرای آن‌ها بر میزان سهم عامل انسانی در وقوع تصادفات بسیار تأثیرگذار هستند. بررسی‌ها نشان می‌دهد آموزش‌های مؤثر، وجود قوانین بازدارنده و اعمال آن‌ها توسط پلیس از مهم‌ترین ابزارهای کاهش نقش عامل انسانی است. از عوامل انسانی مرتبط با راننده نیز می‌توان به خصوصیات و ویژگی‌های ذهنی و جسمی راننده و شرایط وی در هنگام رانندگی مانند خستگی، خواب‌آلودگی یا استفاده از داروها یا مواد مخدر اشاره کرد (آیین‌نامه ایمنی راه‌های کشور، جلد اول مبانی طرح راه ایمن، نشریه ۱-۲۶۷، ۱۳۹۴).

۲-۵- عامل راه و محیط اطراف آن

راه به‌عنوان زیرساخت حمل‌ونقل جاده‌ای نقش مهمی در ایمنی دارد. هرچند این نقش به نحوه مطابقت رفتار ترافیکی استفاده‌کنندگان با شرایط راه بستگی دارد. از عوامل راه و محیط می‌توان به مشخصات هندسی راه، دسترسی‌ها و تقاطع‌ها، علائم و تجهیزات ایمنی، خصوصیات جریان ترافیکی و عوامل محیطی راه اشاره کرد. مهندسی ایمنی راه مهم‌ترین ابزار جهت کاهش نقش این عامل است.

۴-۱- مقایسه قوانین و مقررات کشور آمریکا با ایران

۴-۱-۱- نقاط اشتراک قوانین و مقررات کشور آمریکا با ایران

در کشور آمریکا نیز مانند ایران در صورت قصور دولت و ارگان‌ها، مسئول طراحی یا نگهداری جاده و ... در صورت اثبات تقصیر در به وجود آمدن تصادف، دولت یا ارگان مربوطه مسئولیت دارد. اگر دولت مسئول باشد، زیان‌دیده می‌تواند از طریق یک فرآیند اداری غرامت را مطالبه کند. از دولت‌های

۴-۱-۲- نقاط افتراق قوانین و مقررات کشور آمریکا با ایران

(الف) ۴۹ ایالت، ناحیه کلمبیا و پنج منطقه مسکونی قوانینی را تصویب کرده‌اند که حداقل همه سرنشینان صندلی جلو باید از کمربند ایمنی استفاده کنند. نیوهامپشایر تنها ایالتی است که چنین الزامی برای بزرگسالان ندارد. (هر فردی زیر ۱۸ سال باید از کمربند ایمنی استفاده کند).

(ب) در ۲۴ ایالت، قانون کمربند ایمنی تنها یک تخلف ثانویه در نظر گرفته می‌شود، به این معنی که یک افسر پلیس تنها در صورتی می‌تواند فردی را که قانون کمربند ایمنی را نقض می‌کند، اعمال قانون کند که راننده قبلاً به دلیل دیگری متوقف شده باشد. (ج) قوانین کشور ما ملی و سراسری است ولی در آمریکا قوانین بین شهرها و ایالت‌ها متفاوت هست. هر شهرداری می‌تواند قوانین خود را بر اساس نیازها و شرایط محلی تعیین کند.

(د) طبق ماده ۲۱ قانون حمل‌ونقل زمینی ۱۹۹۸، اگر مأمور اجرا در حین انجام وظایف رسمی خود از وجود خطری برای ایمنی تردد در جاده (چه ناشی از ماهیت یا وضعیت جاده یا غیر آن) آگاه شود، مأمور باید اقداماتی را که ممکن است به‌طور منطقی برای حذف یا کاهش خطر باشد، انجام دهد و اگر از بین بردن خطر برای افسر به‌طور منطقی عملی نیست، به محض امکان وجود خطر را به مقام کنترل‌کننده راه به‌منظور از بین بردن خطر گزارش کند.

(ه) طبق ماده ۳۸ قانون حمل‌ونقل زمینی ۱۹۹۸، اگر شخصی با وسیله نقلیه‌ای در جاده با بی‌احتیاطی یا بدون توجه منطقی به سایر افرادی که از جاده استفاده می‌کنند حرکت کند و با آن فعل یا ترک فعل باعث صدمه یا مرگ شخص دیگری شود، مرتکب تخلف می‌شود و در این صورت به مجازات حبس به مدت حداکثر ۳ ماه یا جریمه نقدی تا ۴۵۰۰ دلار محکوم می‌شود و

دادگاه باید حکم به محرومیت فرد از داشتن یا اخذ گواهینامه رانندگی به مدت شش ماه یا بیشتر بدهد.

(ر) قانون «Move Over»، در اواخر سال ۲۰۰۵، قانون جدیدی به اجرا گذاشته شد که به آن Move Over می‌گویند. این قانون در نتیجه افزایش تعداد جراحات و تلفات افرادی که برای محافظت از مردم کار می‌کنند (افسران پلیس، کارکنان اورژانس، آتش‌نشانان، کارکنان خدمات عمومی، رانندگان خودروهای یدک‌کش و ...) تهیه شده است.

(س) قوانین تقصیر و ادعاهای صدمه شخصی در ایالات متحده (قوانین تقصیر ایالتی)

جست‌وجوی غرامت پس از یک تصادف شدید رانندگی می‌تواند از ایالت به ایالت دیگر متفاوت باشد، به‌خصوص که قوانین تقصیر در سراسر کشور بسیار متفاوت است. هر ایالتی قوانین متفاوتی در رابطه با تقصیر و چگونگی عواملی که در میزان غرامتی که می‌توانید برای خسارت خود دریافت کنید، دارد. به‌طور کلی دو نوع قانون قصور وجود دارد.

-تقصیر مشارکتی

-تقصیر نسبی (مقایسه‌ای)

(ط) طبق ماده ۵۸ قانون بزرگراه نیویورک، دولت مسئولیتی در قبال خسارت وارده به هیچ فردی ناشی از نقص در بزرگراه‌های ایالتی ندارد، مگر از روز اول ماه مه تا ۱۵ نوامبر، آن‌هم فقط در صورتی که شهردار ۱۵ روز قبل از وقوع حادثه اخطار کتبی مبنی بر وجود نقص دریافت کرده باشد و در این مدت تعمیرات را انجام نداده باشد.

۴-۲- مقایسه قوانین و مقررات کشور مالزی با ایران

۴-۲-۱- نقاط اشتراک قوانین و مقررات کشور مالزی با ایران

علائم جاده‌ای مناسب، علائم راهنمایی و رانندگی و گذرگاه‌های عابر پیاده برای تنظیم جریان ترافیک و ارتقای ایمنی جاده استفاده می‌شود.

اجرای دقیق قوانین راهنمایی و رانندگی، از جمله گشت‌های پلیس راهنمایی و رانندگی و استفاده از دوربین‌های کنترل سرعت، برای جلوگیری از تخلفات راهنمایی و رانندگی و ترویج رعایت آن انجام می‌شود.

ب) اهمیت تقصیر مشارکتی: مالزی اصل اهمیت تقصیر مشارکتی را رعایت می‌کند. این به این معناست که اگر تقصیر خود یک شخص به تصادف یا صدمات او کمک کرده باشد، میزان جبران خسارتی که می‌تواند دریافت کند ممکن است به نسبت میزان تقصیر او به صورت متناسب کاهش یابد.

ج) ماده ۱۱۰ قانون حمل‌ونقل جاده‌ای ۱۹۸۷، هر شخصی که بدون صلاحیت قانونی با قرار دادن وسیله نقلیه یا هر چیز دیگری با هر توصیفی در جاده یا در نزدیکی آن، مانع ایجاد کند یا باعث به خطر انداختن تردد در جاده شود، مرتکب تخلف خواهد شد و در صورت محکومیت تا هزار رینگیت جریمه خواهد شد.

الف) مالزی چندین قانون و اقدامات ترافیکی را باهدف کاهش تصادفات و بهبود ایمنی جاده‌ها اجرا کرده است. برخی از قوانین کلیدی راهنمایی و رانندگی مرتبط با کاهش تصادفات در مالزی عبارتند از:

مالزی محدودیت‌های سرعت را در انواع جاده‌ها از جمله جاده‌های شهری، بزرگراه‌ها و مناطق روستایی اعمال می‌کند. سرعت غیرمجاز مشمول جریمه می‌شود.

رانندگی تحت تأثیر الکل یا مواد مخدر اکیداً ممنوع است. حد مجاز غلظت الکل خون (BAC) معمولاً ۰٫۰۸٪ تعیین می‌شود. متخلفان ممکن است با جریمه‌های سنگین، تعلیق مجوز یا حتی زندان مواجه شوند.

مالزی قوانینی دارد که استفاده از کمربند ایمنی را برای همه سرنشینان خودرو الزامی می‌کند. علاوه بر این، برای اطمینان از ایمنی کودکان در هنگام سفر، سامانه‌های صندلی کودک مورد نیاز است.

موتورسواران و سرنشینان آن‌ها باید همیشه هنگام رانندگی از کلاه ایمنی استفاده کنند تا ایمنی آن‌ها افزایش یابد.

۴-۲-۲- نقاط افتراق قوانین و مقررات کشور مالزی با ایران

الف) استفاده از تلفن همراه در هنگام رانندگی برای کاهش حواس‌پرتی ممنوع است. رانندگان مجاز به استفاده از سامانه‌های هندزفری برای تماس‌های تلفنی هستند. دولت و سازمان‌های مختلف در مالزی برنامه‌هایی برای آموزش و آگاهی‌بخشی به عموم جامعه اجرا می‌کنند. این برنامه‌ها شامل کمپین‌های ترافیکی، آموزش‌های ایمنی برای کودکان و جوانان، و ترویج مهارت‌های رانندگی ایمن هستند. (کمپین‌های حمایت از ایمنی راه برای عموم-کمپین‌های حمایت از مدرسه- سفیران ایمنی جاده‌ها- کارگاه‌های آموزشی برای کارکنان- تعامل در رسانه‌های اجتماعی)

ب) برابر قانون حمل‌ونقل جاده‌ای ۱۹۸۷ و قوانین ترافیک جاده‌ای ۱۹۵۹، در مالزی دوچرخه‌سواران در صورت انجام تخلف رانندگی یا نداشتن تجهیزات لازم با جریمه نقدی یا حتی مجازات حبس روبه‌رو خواهند شد.

ج) برابر ماده ۷۵ و ۷۶ قانون حمل‌ونقل جاده‌ای ۱۹۸۷، در مالزی عابران پیاده نیز در صورت تخلف و عبور از محل غیرمجاز جریمه خواهند شد (حداکثر تا ۵۰۰ رینگیت).

د) ماده ۴۲ قانون حمل‌ونقل جاده‌ای ۱۹۸۷، در خصوص رانندگی با بی‌احتیاطی و خطرناک اعلام می‌دارد.

۱- هر شخصی که وسیله نقلیه موتوری را در جاده با بی‌احتیاطی یا با سرعت یا به روشی که با در نظر گرفتن همه شرایط (از جمله ماهیت، وضعیت و اندازه جاده و میزان ترافیکی که وجود دارد یا ممکن است باشد) برای عموم خطرناک است، رانندگی کند مرتکب جرم شده و در صورت محکومیت به حبس از پنج سال و به جزای نقدی از پنج هزار رینگیت تا پانزده هزار رینگیت محکوم می‌شود و در صورت محکومیت دوم به حبس بیش از ده سال و جزای نقدی از ده هزار تا بیست هزار رینگیت محکوم می‌شود.

۲- دادگاه دستور خواهد داد که جزئیات محکومیت در گواهینامه رانندگی شخص محکوم، ثبت شود.

۳- شخصی که طبق این بند محکوم می‌شود، برای مدت حداقل ۲ سال از تاریخ محکومیت، از داشتن یا اخذ گواهینامه رانندگی محروم می‌شود و در صورت محکومیت دوم برای مدت ۱۰ سال از تاریخ محکومیت، محروم خواهد شد.

۴- علی‌رغم بند (۱) هرگاه شخصی که دارای گواهینامه رانندگی آزمایشی است به‌موجب این بند محکوم شود، دادگاه گواهینامه رانندگی وی را باطل می‌کند.

ه) ماده ۴۴ قانون حمل‌ونقل جاده‌ای ۱۹۸۷، در خصوص رانندگی تحت تأثیر مشروبات الکلی یا مواد مخدر اعلام می‌دارد.

وسایل نقلیه (نحوه اطلاع دادن، اقداماتی که برای رفع عیب باید انجام شود و ...)

ط) ماده ۳۵ قانون ترافیک جاده‌ای ۱۹۶۱-نسخه اصلاح شده ۲۰۲۰، در خصوص صدور گواهینامه رانندگان اعلام می‌دارد:

۱- به استثنای مواردی که در این قانون مقرر شده است، شخص نباید وسیله نقلیه موتوری با هر کلاس یا توصیفی را در جاده رانندگی کند، مگر اینکه شخص دارای گواهینامه رانندگی باشد که به او اجازه رانندگی وسیله نقلیه موتوری آن کلاس را می‌دهد.

۲- شخص نباید شخص دیگری را استخدام کند یا به او اجازه دهد تا وسیله نقلیه موتوری را در جاده رانندگی کند مگر اینکه شخصی که به این ترتیب استخدام شده یا اجازه رانندگی دارد، دارنده چنین گواهینامه رانندگی باشد.

۳- هر شخصی که از بند (۱) یا (۲) تخلف کند مرتکب جرم خواهد شد و در صورت محکومیت به شرح زیر مسئول خواهد بود:

الف) به جریمه نقدی تا ۱۰۰۰۰ دلار یا سه سال حبس یا هر دو ب) در صورتی که شخص مرتکب، مجرم باشد به جریمه نقدی تا ۲۰۰۰۰ دلار یا شش سال حبس یا هر دو

در قوانین کشور ما برابر ماده ۷۲۳ قانون مجازات اسلامی (تعزیرات)، آمده است: هرکس بدون گواهینامه رسمی اقدام به رانندگی و یا تصدی وسایل نقلیه موتوری که مستلزم داشتن گواهینامه مخصوص است، بنماید و همچنین هرکس به موجب حکم دادگاه از رانندگی وسایل نقلیه ممنوع باشد به رانندگی وسایل نقلیه مزبور مبادرت ورزد برای بار اول به حبس تعزیری تا دو ماه یا جزای نقدی تا یک میلیون ریال و یا هر دو مجازات و در صورت ارتکاب مجدد به دو ماه تا شش ماه حبس محکوم خواهد شد. بنابراین با توجه به عدم بازدارندگی برخی قوانین و مقررات در کشور ما (جریمه‌های نقدی در قوانین ما با توجه به تورم موجود در کشور بسیار ناچیز بوده و به نوعی انجام تخلفات در ایران از نظر اقتصادی به صرفه هست) لزوم بازنگری قوانین احساس می‌شود و به کارگیری صحیح و دقیق قوانین در جهت کاهش تصادفات و تبعات ناشی از آن ثمربخش خواهد بود.

ص) ماده ۳۵ قانون ترافیک جاده‌ای ۱۹۶۱-نسخه اصلاح شده ۲۰۲۰

۱- در صورتی که فرد به موجب بند (۳) ماده ۳۵ مجرم شناخته شود، دادگاه به درخواست مدعی العموم دستور توقیف وسیله نقلیه موتوری را برای مدت یک ماه صادر می‌کند، مگر اینکه دادگاه متقاعد شود که شخص محکوم شده مالک وسیله نقلیه نیست و راننده خودرو را بدون رضایت مالک رانندگی کرده است.

۱- هر شخصی که هنگام رانندگی وسیله نقلیه موتوری در جاده یا مکان عمومی دیگر تحت تأثیر الکل یا مواد مخدر است، به حدی که قادر به کنترل صحیح وسیله نقلیه نیست یا آن قدر الکل در بدن داشته باشد که نسبت آن در نفس، خون یا ادرار بیش از حد مقرر باشد و موجب مرگ یا جراحت هر فردی شود مرتکب جرم شده و در صورت محکومیت به مجازات حبس از سه سال تا ده سال و جزای نقدی از هشت هزار رینگیت تا بیست هزار رینگیت محکوم می‌شود.

۲- دادگاه دستور خواهد داد جزئیات محکومیت طبق این بند در گواهینامه رانندگی شخصی که محکوم شده ثبت شود.

۳- شخصی که طبق این ماده محکوم می‌شود، برای مدت حداقل پنج سال از تاریخ محکومیت از داشتن یا اخذ گواهینامه رانندگی محروم می‌شود و در صورت محکومیت دوم یا بعدی، برای مدت ده سال محروم می‌شود.

۴- هرگاه شخصی که دارای گواهینامه رانندگی آزمایشی است به موجب این بند محکوم شود، دادگاه گواهینامه رانندگی وی را باطل می‌کند.

ر) ماده ۷۸ قانون حمل و نقل جاده‌ای ۱۹۸۷، در خصوص قدرت راه اندازی موانع جاده و عدم مسئولیت پلیس اعلام می‌دارد.

۱- صرف نظر از هر چیزی که در هر قانون دیگری آمده است، هر افسر پلیس با لباس رسمی که کتباً توسط یک افسر ارشد پلیس در رده بازرس و بالاتر از آن، یا هر افسر حمل و نقل جاده‌ای با یونیفرم که کتباً توسط مدیر مجاز شده باشد، می‌تواند در صورتی که برای اجرای این قانون لازم بداند، هرگونه مانعی را که صلاح می‌داند در مسیر یا در سرتاسر جاده بنا کند یا قرار دهد. و هر افسری از این دست می‌تواند تمام اقدامات منطقی را برای جلوگیری از عبور هر وسیله نقلیه از کنار چنین مانعی را انجام دهد، از جمله هرگونه اقدامی برای تعقیب و توقف هر وسیله نقلیه‌ای با در نظر گرفتن شرایط موجود.

۲- هر شخصی که به هرگونه علامت معقول یک افسر پلیس با لباس متحدالشکل یا یک افسر حمل و نقل جاده‌ای با لباس متحدالشکل که از آن شخص یا وسیله نقلیه می‌خواهد قبل از رسیدن به چنین مانعی بایستد، عمل نکند یا تلاش برای عبور یا ضربه زدن به چنین مانعی را انجام دهد، مرتکب جرم شده و در صورت محکومیت مشمول جریمه‌ای حداکثرها دو هزار رینگیت یا به حبس تا شش ماه یا هر دو محکوم خواهد شد.

۳- هیچ افسری در قبال هرگونه ضرر، جراحت یا خسارت وارده به شخص یا دارایی در نتیجه اقدامات ذکر شده در بند (۱) مسئولیتی ندارد.

س) ماده ۲۳ قانون ترافیک جاده‌ای ۱۹۶۱-نسخه اصلاح شده ۲۰۲۰، در خصوص وظیفه سازندگان و فروشندگان برای اطلاع دادن عیوب ایمنی در وسایل نقلیه به ثبت صاحبان

نباشد موجب فوت شخصی شود به حبس تا دو سال یا جزای نقدی یا هر دو محکوم خواهد شد.
و برابر ماده ۷۱۴ قانون مجازات اسلامی ایران هرگاه بی احتیاطی یا بی مبالاتی یا عدم رعایت نظامات دولتی یا عدم مهارت راننده یا متصدی وسیله نقلیه موتوری منتهی به قتل غیرعمدی شود مرتکب به شش ماه تا سه سال حبس و نیز به پرداخت دیه در صورت مطالبه از ناحیه اولیای دم محکوم می‌شود.

۲- هر وسیله نقلیه موتوری که در رابطه با آن دلایل معقولی برای مشکوک بودن به ارتکاب تخلف طبق ماده ۳۵ (۳) وجود داشته باشد، ممکن است توسط هر افسر پلیس ضبط شود.
ل) ماده ۳۰۴ قانون مجازات مالزی (قانون ۵۷۴)، اعلام می‌دارد: هرکس با انجام عمل عجولانه یا تقصیری که موجب قتل عمد

۳-۴- قوانین و مقررات شناسایی شده کشورهای ایران، آمریکا و مالزی به تفکیک سه عامل مؤثر بر سهم تقصیر تصادفات (انسان، راه و محیط و وسیله نقلیه)

عامل راه و عامل وسیله نقلیه شناسایی و به تفکیک در جدول زیر بیان می‌گردند.

در این تحقیق قوانین و مقررات کشورهای مدل در خصوص سه عامل اصلی مؤثر بر سهم تقصیر تصادفات یعنی عامل انسان،

جدول ۱. قوانین و مقررات شناسایی شده ایران و کشورهای مالزی و آمریکا

کشور	عامل انسان	عامل راه و محیط	عامل وسیله نقلیه
ایران	بند(ب) ماده ۱۰ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی (در خصوص رانندگی در حالت مستی یا استفاده از مواد مخدر، ماده ۲۶ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی (در خصوص وظایف عابران پیاده و مسئولیت راننده)، مواد ۵۲۶-۵۲۷ و ۵۲۸ قانون مجازات اسلامی مصوب ۱۳۹۲ (در خصوص سهم تقصیر)، ماده ۴ قانون ایمنی راه‌ها و راه‌آهن مصوب ۱۳۴۹، ماده ۷۱۸ قانون مجازات اسلامی، آیین‌نامه راهنمایی و رانندگی مواد ۱۲۲-۱۲۶-۱۲۹-۱۳۰-۱۳۵-۱۳۷ تا ۱۴۵-۱۵۵-۱۷۳-۱۸۰-۱۸۱ و ۲۱۵ و	ماده ۷ قانون اصلاح قانون ایمنی راه‌ها و راه‌آهن مصوب ۱۳۷۹، ماده ۱۹ قانون اصلاح قانون ایمنی راه‌ها و راه‌آهن مصوب ۱۳۷۹، ماده ۱۱ قانون مسئولیت مدنی، ماده ۱۱ آیین‌نامه حفاظتی کارگاه‌های ساختمانی، ماده ۲۰۶-۲۱۱-۲۱۲-۲۱۹ آیین‌نامه راهنمایی و رانندگی، تبصره ۳ ماده ۱۴ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی	تبصره ۳ ماده ۱۴ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی
آمریکا	ماده ۳۸ قانون حمل و نقل زمینی ۱۹۹۸ ایالات متحده در خصوص رانندگی بی احتیاطی و خطرناک، قوانین تقصیر در ایالات متحده که هر ایالتی قوانین متفاوتی در رابطه با تقصیر دارد و به طور کلی دو نوع قانون قصور وجود دارد: تقصیر مشارکتی و تقصیر مقایسه‌ای.	ماده ۲۱ قانون حمل و نقل زمینی ۱۹۹۸ ایالات متحده در خصوص از بین بردن خطر ایمنی تردد در جاده‌ها توسط مأمور اجرا در حین انجام وظیفه، ماده ۵۸ قانون بزرگراه نیویورک در خصوص پرداخت خسارت ناشی از نقص در بزرگراه‌های ایالتی، قانون Move Over برای امنیت افرادی که برای محافظت از مردم کار می‌کنند (افسران پلیس، کارکنان اورژانس، آتش‌نشانان و...)، اجازه شکایت از دولت‌های فدرال و ایالتی در ایالات متحده در صورت اثبات تقصیر دولت و سازمان‌های مربوطه در بروز تصادفات با تصویب قانون FTCA در سال ۱۹۴۶	قانون مسئولیت محصول در آمریکا (در آمریکا سه نوع نقص محصول وجود دارد که مسئولیت تولیدکننده و تامین کنندگان را به همراه دارد: ۱- نقص طراحی ۲- عیوب ساخت ۳- نقص در بازاریابی یا عدم هشدار).

<p>ماده 23A قانون ترافیک جاده‌ای ۱۹۶۱ مالزی - نسخه اصلاح شده ۲۰۲۰ در خصوص وظیفه سازندگان و فروشندگان برای اطلاع دادن عیوب ایمنی در وسایل نقلیه</p>	<p>ماده ۷۸ قانون حمل و نقل جاده‌ای ۱۹۸۷، در خصوص قدرت راه‌اندازی موانع جاده و عدم مسئولیت پلیس ماده ۱۱۰ قانون حمل و نقل جاده‌ای ۱۹۸۷ مالزی در خصوص به خطر انداختن تردد در جاده با ایجاد موانع</p>	<p>ماده ۷۵ و ۷۶ قانون حمل و نقل جاده‌ای ۱۹۸۷ مالزی در خصوص اعمال قانون عابران پیاده متخلف، ماده ۴۲ قانون حمل و نقل جاده‌ای ۱۹۸۷ مالزی در خصوص رانندگی بایی احتیاطی و خطرناک، ماده ۴۴ قانون حمل و نقل جاده‌ای ۱۹۸۷ مالزی در خصوص رانندگی تحت تأثیر مشروبات الکلی یا مواد مخدر، ماده ۷۸ قانون حمل و نقل جاده‌ای ۱۹۸۷ مالزی در خصوص قدرت بستن جاده توسط پلیس و عدم مسئولیت پلیس در قبال خسارات وارده به اشخاص در نتیجه انسداد مسیر، ماده ۳۰۴ قانون مجازات مالزی (قانون شماره ۵۷۴) در خصوص جزای کسی که موجب قتل غیر عمد می‌شود.</p>	<p>مالزی</p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------

۵- نتیجه گیری

حمل و نقل جاده‌ای ۱۹۸۷ و قانون ترافیک جاده‌ای (۱۹۵۹) دوچرخه‌سواران و عابران پیاده متخلف، که قوانین راهنمایی و رانندگی را رعایت نمی‌کنند نیز جریمه نقدی می‌شوند. ولی در ایران با توجه به اینکه عابران پیاده و دوچرخه‌سواران در رعایت قوانین و مقررات مستثنا نیستند، اما در اجرای قانون و برخورد با تخلفات آن‌ها با مسائل و مشکلات مختلفی مواجه هستیم به‌عنوان سازوکار اجرای این طرح فراهم نیست. برخورد با تخلفات عابران پیاده و دوچرخه‌سواران و جلوگیری از بی‌نظمی‌های ترافیکی و رعایت قوانین و مقررات از سوی عابران و دوچرخه‌سواران، نیازمند مجموعه‌ای از اقدامات فرهنگی است. ما باید با استفاده از ظرفیت‌های فرهنگی موجود در جامعه از جمله به کمک رسانه‌ها در جهت ارتقای فرهنگ ترافیک عابران و دوچرخه‌سواران اقدام کنیم و می‌توانیم پژوهشی در خصوص چگونگی نحوه اجرای این قانون در کشور مالزی داشته باشیم. -برابر ماده ۳۵ و ۳۵AA قانون ترافیک جاده‌ای ۱۹۶۱ مالزی- نسخه اصلاح شده ۲۰۲۰، رانندگی بدون داشتن گواهینامه مجاز، مجازات‌های سنگین مثل جریمه نقدی تا ۱۰۰۰۰ دلار یا سه سال حبس و یا هر دو را دارد و در صورت محکومیت دادگاه به درخواست مدعی‌العموم دستور توقیف وسیله نقلیه موتوری را برای مدت یک ماه صادر می‌کند. قوانین سختگیرانه در خصوص رانندگی بدون داشتن گواهینامه مجاز بسیار بازدارنده بوده و از رانندگی فرد بدون گواهینامه جلوگیری کرده و این امر باعث

تصادفات رانندگی به‌عنوان یک پدیده جهانی، همواره یکی از چالش‌های مهم در حوزه ایمنی عمومی و حمل و نقل جاده‌ای بوده‌اند. این حوادث نه تنها زندگی و امنیت افراد را تهدید می‌کنند، بلکه بار سنگینی را بر سامانه‌های بهداشت و درمان و اقتصادی جوامع تحمیل می‌کنند. در این زمینه، شناخت عوامل مؤثر بر وقوع تصادفات و به‌خصوص میزان سهم تقصیر مختلف عوامل در این حوادث، امری حیاتی است. عوامل مختلفی می‌توانند در وقوع و شدت تصادفات تأثیرگذار باشند، و این عوامل می‌توانند از جمله: مسئولیت تولیدکننده و تأمین‌کنندگان را به همراه دارد: ۱- نقص طراحی ۲- عیوب ساخت ۳- نقص در بازاریابی یا عدم هشدار. رفتارهای رانندگان، وضعیت جاده‌ها، شرایط آب و هوایی، فن‌آوری و حتی قوانین و مقررات حاکم بر حوادث رانندگی باشند. سهم تقصیر در تصادفات ممکن است به‌عنوان یک معیار مهم برای اندازه‌گیری میزان مسئولیت و نقش هر طرف در وقوع یک حادثه معین مورد بررسی قرار گیرد. در بسیاری از کشورها، از ابزارهای مختلفی برای تخصیص سهم تقصیر استفاده می‌شود، از جمله احترام به قوانین راهنمایی و رانندگی، شاخص‌های فنی مانند سرعت، سیستم ترمز، و ... است. در نهایت، بررسی مقایسه‌ای عوامل مؤثر بر سهم تقصیر در تصادفات رانندگی در کشورهای مورد مطالعه نشان می‌دهد ۱. طبق قوانین کشور مالزی (بند ۲ ماده ۷۵ و ماده ۷۶ قانون

قبال خسارت وارده به هیچ فردی ناشی از نقص در بزرگراه‌های ایالتی ندارد مگر از اول ماه مه تا ۱۵ نوامبر (۱۲ اردیبهشت تا ۲۵ آبان)، آن‌هم فقط در صورتی که شهردار ۱۵ روز قبل از وقوع حادثه اخطار کتبی مبنی بر وجود نقص دریافت کرده باشد و در این مدت تعمیرات را انجام نداده باشد. در این خصوص در قوانین ایران ما بهتر عمل کرده‌ایم و برابر تبصره ۳ ماده ۱۴ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی، در صورتی که بر اساس نظر کارشناسان تصادفات نقص راه یا وسیله نقلیه مؤثر در علت تصادفات باشد حسب مورد متصدیان ذی‌ربط، مسئول جبران خسارات وارده بوده و با آنان برابر قانون رفتار خواهد شد. در این ماده قانونی تاریخ و زمان خاصی مشخص نشده است و در تمام طول سال مسئولیت نگهداری راه‌ها جهت جلوگیری از حوادث ترافیکی با سازمان‌های مربوطه بوده و در صورت قصور، آن‌ها مسئول جبران خسارات وارده هستند. پیشنهادات زیر برای بهبود عملکرد ارائه می‌گردد.

- با توجه به اینکه عابران پیاده و دوچرخه‌سواران از رعایت قوانین مستثنا نیستند، با انجام مطالعات تطبیقی و پژوهش‌های لازم، از جمله الگوبرداری از قوانین کشور مالزی راهکارهای اعمال قانون عابران و دوچرخه‌سواران شناسایی و قوانین مربوط به آن پیشنهاد و به تصویب رسانده شود.

- افزایش جریمه و مجازات بازدارنده در خصوص تخلفاتی از جمله نداشتن گواهینامه مجاز رانندگی با الگوبرداری از قوانین کشورهای مورد مطالعه

- ساخت خودروها با کیفیت و ایمن با الگوبرداری از کشورهای مورد مطالعه

- استفاده از ترکیب فناوری‌های هوشمند و سامانه‌های تشویقی برای افزایش رفتارهای ایمن در رانندگی.

- بررسی مقایسه‌ای نقش عامل راه و محیط در بروز تصادفات رانندگی در کشورهای مدل در مقایسه با ایران.

کاهش تصادفات رانندگی می‌گردد. ولی قوانین فعلی موجود در ایران به میزان کافی بازدارنده نبوده و کشور مالزی در این زمینه بهتر از ما عمل نبوده است.

- بستن کمربند ایمنی تا حد بسیار زیادی در تصادفات رانندگی، از بروز صدمات جانی راننده و سرنشینان خودرو جلوگیری می‌کند. در آمریکا، در ۴۹ ایالت، ناحیه کلمبیا و پنج منطقه مسکونی قوانینی را تصویب کرده‌اند که حداقل همه سرنشینان صندلی جلو باید از کمربند ایمنی استفاده کنند. نیه‌مپشایر تنها ایالتی است که چنین الزامی برای بزرگسالان ندارد (همه افراد زیر هجده سال باید از کمربند ایمنی استفاده کنند). در ۲۴ ایالت، قانون کمربند ایمنی تنها یک تخلف ثانویه در نظر گرفته می‌شود، به این معنی که یک افسر پلیس تنها در صورتی می‌تواند فردی را که قانون کمربند ایمنی را نقض می‌کند، اعمال قانون کند که راننده قبلاً به دلیل دیگری متوقف شده باشد. به دلیل اینکه در کشور ما بستن کمربند ایمنی برای راننده و همه سرنشینان خودرو اجباری هست و در صورت عدم استفاده از کمربند ایمنی، راننده اعمال قانون خواهد شد و با توجه به تأثیر استفاده از کمربند ایمنی در کاهش صدمات و جراحات ناشی از تصادف، ما در این خصوص بهتر از کشور آمریکا عمل کرده‌ایم.

- به دلیل بازار رقابتی ایالات متحده، حدود ۹۰ درصد از خودروهای جدید به فروش رسیده در خاک این کشور به سامانه رمز اضطراری (AEB) مجهز هستند. با این حال قانون‌گذاران آمریکا قصد دارند با تصویب قانون، این ۱۰ درصد را نیز مجبور به نصب سیستم AEB کنند. شایان ذکر است NHTSA پیش‌بینی می‌کند سیستم AEB سالانه از مرگ ۳۶۰ نفر و مصدومیت ۲۴ هزار نفر در سوانح جاده‌ای جلوگیری خواهد کرد. ایالات متحده به شدت در این زمینه بهتر از ما عمل نموده است و ایران در زمینه خودروسازی و سامانه‌های کاهش تصادفات در خودرو راه بسیاری تا استانداردهای جهانی دارد.

۵. طبق ماده ۵۸ قانون بزرگراه‌های نیویورک، دولت مسئولیتی در

۶- مراجع

- طباطبائی، سید حسین. علی محمدی، ایرج، خارقانی مقدم، سیده ملیکا. طاهری، احسان. دالوند، سارا و ابراهیمی، حسین (۱۴۰۱). بررسی اثر شخصیت بر خطاهای رانندگی با استفاده از شبیه‌ساز رانندگی. *مجله مهندسی بهداشت حرفه‌ای* ۹(۱)، ۱۲-۱۸.

- قانون مجازات اسلامی. (۱۳۹۲). مجلس شورای اسلامی.

- قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی (۱۳۸۹). مجلس شورای اسلامی.

- ارقامی، شیرازه و شیردل، الناز (۱۳۹۷). بررسی روش ارزیابی خطای انسانی راننده با استفاده از روش HEART. *سومین همایش دوسالانه ارگونومی ایران*، تهران.

- پارسای، رضا پویافر و محمدرضا، صادقی، محمد (۱۴۰۰). چالش‌های تعیین سهم سازمان‌ها در تصادفات، *مطالعات مدیریت ترافیک*، شماره ۶۱، ۱۲۸-۹۵.

- جعفری لنگرودی، محمدجعفر (۱۴۰۱). مبسوط در ترمینولوژی حقوق. تهران، انتشارات گنج دانش.

Modelling driving behaviours across the first six months of driving. *Accident Analysis and Prevention* 177, 106832.

-Treat, J. R., Tumbas, N. S., McDonald, S.T., Dhinar, D., Hume, R. D., Mayer, R. E., Stansifer, R. L., and Castellan, N. J. (1979). Tri-Level Study of the Causes of Traffic Crashes: Final 69 Report- Executive Summary Report No. DOT-HS-034-3-535-79, IN.

-Wang,J, Lu.H, Sun.Z, Wang.T. (2020).

Exploring Factors Influencing Injury Severity of Vehicle At-Fault Accidents: A Comparative Analysis of Passenger and Freight Vehicles Int J Environ Res Public Health. Feb; 17(4): 1146.

-World Health Organization websit. (2018). Global Status Report on Road Safety. <http://www.who.int/news-room/factsheets/detail/road-traffic-injuries>.

-Xiao, L., Yang, C., Wang, J., Liu, L., Tian, Y., Tang, Y. L., ... & Liu, H. (2022). Posttraumatic stress symptoms and attitudes toward the China Eastern Airlines plane crash in transportation students. *nt. J. Environ. Res. Public Health* 2022, 19(18).

-قنبری، محسن، رحیمی، امیرمسعود و ابوطالبی اصفهانی، محسن (۱۳۹۸). بررسی سهم عوامل موثر بر شدت تصادفات در جاده‌های بین شهری با استفاده از مدل لاجیت ترتیبی، فصلنامه علمی راهور، ۸(۲۹)، ۱۵۲-۱۲۱.

-کشفی، سید سعید و احمدی دیزج، ایرج (۱۳۹۸). شناسایی عوامل مدیریت انتظامی مؤثر بر پیشگیری از تصادفات رانندگی، فصلنامه علمی پژوهش‌های مدیریت انتظامی، سال چهاردهم، شماره دوم، ۳۰۲-۲۸۱.

-کی منش، محمود رضا رحیم اف، کامران و نصراله تبار، علی (۱۳۹۹). مهندسی ایمنی و ترافیک، تهران، انتشارات نوآور.

-مارش، دیوید و استوکر، جری (۱۳۸۴). روش و نظریه در علوم سیاسی، ترجمه امیر محمد حاجی یوسفی، پژوهشکده مطالعات راهبردی.

-عمید، حسن (۱۳۸۹). فرهنگ فارسی عمید، تهران، انتشارات امیرکبیر.

-نجفی، سعید، و ارقامی، شیرازه (۱۳۹۸). بررسی پیش‌بینانه خطاهای راننده با استفاده از تکنیک الگوی خطای انسانی HET. سلامت کار ایران، ۱۶(۶)، ۶۵-۵۳.

-Lee.J, Chae.J, Yoon.T, Yang. H. (2018). Traffic accident severity analysis with rain-related factors using structural equation modeling, A case study of Seoul City. *Accident Analysis & Prevention*. Vol. 112, March, 1-10.

-Rowe.R, Christopher B. Stride b. Marianne R. Day, Andrew R. Thompson, Frank P. McKenna, Damian R. Poulter. (2022). Why are newly qualified motorists at high crash risk?

Factors Affecting the Share of Fault in Accidents with a Comparative Study of the Laws and Regulations of Iran, America and Malaysia

Reza Beyranvand, Assistant Professor, Faculty of Law Enforcement and Traffic, Amin Comprehensive University of Law Enforcement ,Sciences Tehran, Iran.

Mostafa Masoumi, Ph.D., Student, Faculty of Law Enforcement and Traffic, Amin Comprehensive University of Law Enforcement Sciences , Tehran, Iran.

Ali Zaron, Assistant Professor, Faculty of Law Enforcement and Traffic, Amin Comprehensive University of Law Enforcement Sciences, Tehran, Iran.

Majid Afshar Najafi, M.Sc., Student, Faculty of Law Enforcement and Traffic, Amin Comprehensive University of Law Enforcement Sciences, Tehran, Iran.

E-mail: afsharmjyd21@gmail.com

Received: November 2024- Accepted: February 2025

ABSTRACT

Traffic accidents, as a global phenomenon, have always been one of the most important challenges in the field of public safety and road transportation. In this context, it is vital to know the factors affecting the occurrence of accidents and especially the contribution of various factors in these accidents. Therefore, the purpose of this research is to investigate the factors affecting the share of fault in accidents by studying the laws and regulations of Iran in comparison with the countries of America and Malaysia. The current research is descriptive and comparative and in terms of practical purpose, the statistical community of this research includes the investigation of the share of fault in accidents in the set of traffic laws and regulations in Iran and the countries of America and Malaysia. The method of data collection is based on the library method and the use of books, documents and There is evidence, the results have shown that some traffic laws are similar or different from other countries of the world, that various factors can influence the occurrence and severity of accidents, and these factors can include drivers' behaviors, road conditions, weather conditions, technology and Even the rules and regulations governing traffic accidents.

Keywords: Accidents, Share of Fault, Rules, Regulations