

اهمیت کمربند و کلاه ایمنی استاندارد در سلامت راننده و سرنشین وسیله نقلیه موتوری زمینی و
عطاءاله فتحعلی پورسالویی

مقدمه:

افزایش تلفات جانی ناشی از حوادث رانندگی در جاده‌ها در سال‌های اخیر به عوامل متعددی بستگی داشته و دارد.

فوت روزانه بیش از ۶۰ نفر و سالانه حدود ۲۱/۹۰۰ نفر که این ارقام همواره رو به افزایش است، آمار تأسف باری است؛ اگر تعداد مجروحان کلی و جزیی حوادث رانندگی را نیز در طول یک سال در نظر بگیریم و آثار و نتایج ناشی از فوت و جرح در حوادث رانندگی را مدنظر قرار دهیم قطعاً شاهد عمق فاجعه انسانی و اجتماعی و اقتصادی بیشتری خواهیم بود. در هر صورت شرایط فعلی یک همت همه جانبه را طلب می‌کند تا حداقل از افزایش این آمار جلوگیری شود. گرچه نگارنده چندان اعتقادی همانند بسیاری از اهل فن و کارشناسان فعلی به نقش بیشتر رانندگان در ایجاد و بروز حوادث رانندگی ندارد و عوامل بسیاری دیگر از قبیل کمبود و نواقص راه‌ها، ضعف آموزش و اعطای مجوزهای رانندگی به وسایط نقلیه موتوری زمینی توسط مراجع ذیصلاح و ... را مؤثر در تحلف ارتكابی رانندگان می‌داند، لیکن به عامل انسانی (راننده) جهت پیشگیری از تشدید خسارتهای ناشی از تصادفات رانندگی اعتقاد دارد. در جاده‌ای که تا چند سال گذشته در اثر کم بودن عرض و دو طرفه بودن و شلوغی تردد حداقل در هر بیست و چهار ساعت یک تصادف منجر به فوت یا جرح رخ می‌داد، با احداث جاده‌ای جدید و دولاین مجزا جهت رفت و برگشت وسایط نقلیه به‌رغم شلوغ‌تر شدن مسیر و افزایش سرعت به‌طور میانگین هرماه شاهد بروز یک تصادف منجر به فوت و یا جرح می‌باشیم. بنابراین، آیا می‌توان راننده را عامل مهم و اساسی در ارتكاب جرایم رانندگی و کاهش شدید بعضی از تخلفات حادثه‌ساز مانند سبقت غیرمجاز شناخت؟! رانندگان و سرنشینان اتومبیل‌ها چنانچه از کمربند ایمنی در حین رانندگی استفاده نمایند و همچنین راکبین و سرنشینان موتور سیکلت‌ها نیز از کلاه ایمنی استفاده کنند قطعاً موجب کاهش فوت و جراحات در اثر حوادث رانندگی خواهد شد و توجه به این امر از سوی رانندگان یک ضرورت اجتناب‌ناپذیر خواهد بود.

الف) قانون استفاده از کمربند و کلاه ایمنی مصوب ۱۳۷۶/۱۱/۲۶

ماده واحده از تاریخ لازم‌الاجرا شدن این قانون، بستن کمربند ایمنی برای رانندگان و سرنشینان ردیف اول انواع خودروهای در حال حرکت در مسیر جاده‌های بین شهری و کمربندی‌ها و بزرگراه‌های درون شهری و همچنین استفاده از کلاه ایمنی برای رانندگان و سرنشینان هر نوع موتور سیکلت 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 شرکت‌های 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 می‌گردد. توسعه محدوده ماده واحد با توجه به مقررات راهنمایی رانندگی و شهرسازی و زمان بندی اجرای این قانون براساس آیین‌نامه‌ای که ظرف مدت شش ماه توسط وزارتخانه‌های کشور، دادگستری، راه و ترابری و صنایع تهیه و به تصویب هیئت وزیران می‌رسد، تعیین خواهد شد.

ب) آیین‌نامه اجرای قانون استفاده اجباری از کمربند ایمنی مصوب ۱۳۷۹/۱۲/۲۷

ماده ۱: در این آیین‌نامه اصطلاحات زیر در معانی مشروح مربوط به کار می‌رود:

الف) کمربند ایمنی: تسمه‌ای که نیم تنه بالای راننده و هریک از سرنشینان را تحت کنترل و مهار ایمنی خود قرار می‌دهد، تا هنگام ضرورت، همچون کاهش ناگهانی سرعت یا توقف آنی خودرو که ممکن است ناشی از ترمز یا برخورد با جسم دیگر یا حوادث دیگر رانندگی باشد، مانع از جدا شدن سرنشینان و راننده از صندلی خود و اصابت به شیشه جلو یا سایر قسمت‌ها یا پرتاب به خارج از خودرو می‌شود.

ب) کلاه ایمنی: کلاهی است که راننده و سرنشین موتور سیکلت‌ها از آن برای محافظت سر خود در برابر ضربات احتمالی ناشی از بروز سوانح استفاده می‌کنند.

ب) کمربندی: جاده‌های پیرامون شهرها که به منظور گذر وسایل نقلیه عبوری از آن بدون آن که وارد شهر شوند احداث می‌شود و ضوابط تردد در آنها مطابق جاده‌های درون شهری است.

ت) بزرگراه درون شهری: مصادیق بزرگراه‌های درون شهری توسط شورای هماهنگی ترافیک هراستان تعیین می‌شود.

ماده ۲: کلیه دارندگان خودرو در سطح کشور مکلفند وسایل نقلیه خود را به کمربند ایمنی استاندارد جهت استفاده راننده و سرنشین ردیف اول مجهز نمایند.

ماده ۳: بستن کمربند ایمنی برای راننده و سرنشینان ردیف اول وسایل نقلیه در حال حرکت در بزرگراه‌های درون شهری، کمربندی‌ها و جاده‌های بین شهری الزامی است.

تبصره: سرنشینان اتوبوس‌ها و مینی‌بوس‌های در اختیار شرکت واحد اتوبوسرانی، معلولان، بانوان باردار و کلیه افرادی که به تأیید پزشک معالیشان دارای بیماری‌های جسمی و ناتوانی‌های هستند از مفاد این ماده مستثنا می‌باشند.

ماده ۴: تعداد سرنشینان ردیف جلو باید براساس ضوابط مندرج در آیین‌نامه راهنمایی و رانندگی و اصلاحیه‌های آن باشد و هریک از سرنشینان ردیف جلو باید تنها از کمربند ایمنی مربوط به خود و به صورت انفرادی استفاده نمایند.

ماده ۵: استفاده از صندلی ردیف اول برای استقرار کودکان و نوجوانان تا سن دوازده سالگی به صورت منفرد یا همراه والدین ممنوع است.

تبصره: استفاده از صندلی مخصوص استقرار کودکان با تکیه‌گاه ویژه با پشت سری مخصوص، در ردیف اول خودروها بلامانع است.

ماده ۶: صدور برگ معاینه فنی برای خودروهای فاقد کمربند ایمنی در ردیف اول ممنوع است.

ماده ۷: سوار شدن به موتورسیکلت بدون استفاده از کلاه ایمنی ممنوع است و راکبین موتورسیکلت مکلفند در طول حرکت از کلاه ایمنی استفاده نمایند. مأموران راهنمایی و رانندگی موظفند از ادامه حرکت موتورسیکلت‌هایی که راکبین آنها فاقد کلاه ایمنی هستند جلوگیری نمایند.

ماده ۸: ملغی شده است. (براساس مصوبه ۱۳۸۰/۸/۲۳ هیئت وزیران و نامه شماره ۳۵۹۲ هـ/د/ب مورخ ۱۳۸۰/۸/۶ رئیس مجلس شورای اسلامی)

ماده ۹: سازمان صدا و سیما جمهوری اسلامی ایران، وزارت آموزش و پرورش و وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی مکلفند با همکاری و هماهنگی وزارتخانه‌های صنایع و معادن، راه و ترابری و کشور نسبت به ترویج و ارتقای فرهنگ استفاده از کمربند ایمنی و آموزش‌های مربوط اقدام نمایند.

ماده ۱۰: به منظور ارزیابی و پیگیری اقدامات انجام شده موضوع ماده (۷) این آیین‌نامه کمیته‌ای مرکب از نمایندگان دستگاههای موضوع ماده یاد شده و نماینده و نیروی انتظامی و سازمان‌های موضوع ماده یاد شده و نماینده نیروی انتظامی و سازمان پزشکی قانونی در حمل وزارت کشور تشکیل و نتیجه هر شش ماه یک بار به هیئت وزیران اعلام می‌شود.

ج) اهمیت استفاده از کمربند ایمنی استاندارد اتومبیل

وقتی که کاهلی خواهان در صدماتی که در نتیجه تصادف بروی وارد شده است، مؤثر باشد طبیعتاً مورد از مصادیق خطای مشترک است. بی‌احتیاطی رانندگان و سرنشینان اتومبیل‌ها در استفاده از کمربند ایمنی حین حرکت چنانچه موجب ورود صدماتی به کاهل گردد این خطای مصدوم با خطای راننده مقصر قابل محاسبه خواهد بود. به طوری که در دعاوی مطرح‌شده در دادگاههای سایر کشورها طرح این قبیل دعاوی باعث اثبات درصدی از تقصیر فردی که از کمربند ایمنی استفاده ننموده، شده است. به طور نمونه در دعوی فروم علیه باچر (۱۹۷۶م)، خواهان بر اثر ضربه ناشی از تصادف بر روی شیشه جلوی اتومبیل به بیرون پرت می‌شود و از ناحیه سر متحمل صدماتی می‌گردد. دادگاه وی را مشترکاً با خوانده، خطاکار و مقصر تشخیص می‌دهد؛ زیرا از کمربند ایمنی استفاده نکرده است. تنها در صورتی بستن کمربند ایمنی معقول تلقی می‌شود که به خاطر وضعیت خاص خواهان از لحاظ

طبی، بستن کمربند ایمنی از نبستن آن خطرناک‌تر باشد. در یکی از دعاوی به علت بیماری فتق، بستن کمربند از سوی خواهان، تقصیر تلقی نشد. در دعاوی دیگری نیز دادگاه حکم داد که اگر خواهان بتواند با دلایل پزشکی ترس بیماری خود از کمربند ایمنی را اثبات کند، قصور وی در بستن آن، تقصیر یا خطای مشترک به حساب نمی‌آید. هرگاه قصور از استعمال کمربند ایمنی به عنوان خطای مشترک مورد استفاده قرارگیرد، باید اثبات شود که اگر خواهان احتیاط مورد نظر را رعایت کرده بود، صدمات وارد شده واقعاً کاهش می‌یافت. اگر راننده‌ای مرتکب بی‌مبالاتی و عدم رعایت نظامات دولتی شده و در نتیجه آن، تصادفی بین دو وسیله حادث شود و سرنشین همان وسیله نیز بر اثر بی‌مبالاتی و عدم رعایت نظامات دولتی (استفاده اجباری از کمربند ایمنی) پس از برخورد دو وسیله به یکدیگر به سمت جلو پرت و در نتیجه آن، دچار ضربه مغزی شده و فوت نماید، آیا نمی‌توان درصدی از تقصیر را متوجه سرنشین دانست؟ در چنین شرایطی آیا وظیفه کارشناسان است که درصد تقصیر طرفین را اعلام نمایند یا پزشکی قانونی و یا دادگاه؟؟

د) اهمیت استفاده از کلاه ایمنی استاندارد توسط راکب موتور سیکلت و یا سرنشین آن

کلاه ایمنی استاندارد وسیله‌ای مؤثر در جلوگیری از ورود ضربه مغزی به ناحیه سر و صورت راکب و سرنشین موتور سیکلت در تصادف می‌باشد و عدم استفاده از آن موجب تشدید خسارتهای جانی در حوادث رانندگی خواهد شد. بی‌مبالاتی راکب موتور سیکلت و سرنشین آن در عدم استفاده از کلاه ایمنی استاندارد چنانچه در حادثه موجب مرگ و یا ایراد جرح و صدمه به ناحیه سر و صورت آنان گردد قطعاً راکب و سرنشین در تشدید ضررهای مادی و معنوی مقصر بوده و به علت نقض قانون استفاده اجباری از کلاه ایمنی مصوبه ۱۳۷۶ می‌توان آن را نیز با تعیین درصد مقصر حادثه شناخت، هرچند در علت تامه یا اصلی تصادف تقصیری متوجه هریک از آنان نباشد. در شرایط فعلی بسیاری از راکبین و سرنشینان موتور سیکلت‌ها عملاً با عدم استفاده از کلاه ایمنی استاندارد و نقض قانون موجبات افزایش میزان مرگ و میر در تصادفات کشور را فراهم می‌آورند. بنا به دلایل متعدد، عوامل اجرایی در برخورد با تخلفات رانندگی توان کنترل صد درصد رانندگان و وسایط نقلیه موتوری زمینی راندارند، که پرداختن به این عوامل در این مقاله مقدور نیست.

تخلفات اشخاص در راه‌ها به سه شکل متصور است:

الف) تخلفات راننده و سرنشین انواع اتومبیل؛

ب) تخلفات راکب و سرنشین انواع موتورسیکلت؛

ج) تخلفات عابر.

به‌رغم تدوین و وجود قوانین و مقررات خاص، هریک از سه گروه فوق فقط امکان برخورد با تخلفات رانندگان اتومبیل با وجود شماره، یا پلاک و قدرت مانور کمتر، در خیابان‌ها و جاده‌ها بیشتر امکان‌پذیر است؛ هرچند در این بخش نواقص عمده و اساسی وجود دارد. در قرنی که بعضی از

کشورهای پیشرفته با وسایل اینترنتی امکان کنترل راهها و برخورد با تخلفات توسط پلیس راحتی در منازل شخصی آنان فراهم نموده‌اند، در کشور ما هنوز توان برخورد قاطع و جدی با تخلفات در سه قالب پیش‌بینی شده فوق مهیا نیست و همین امر موجب فشار بیشتر و مضاعف روی رانندگان اتومبیل و راکبین موتور سیکلت‌ها و سرنشینان آنها و عابرین پیاده در راهها در اجرای مقررات و قوانین می‌گردد و نقض مقررات از سوی دو گروه اخیر همواره باعث افزایش میزان تصادفات و تعداد مرگ و میر ناشی از آن و فشار هرچه بیشتر به رانندگان اتومبیل شده است. به طوری که در سال جاری روزانه بیش از شصت نفر در اثر تصادف وسایط نقلیه موتوری زمینی در کشور فوت و چند برابر این رقم مصدوم و مجروح شده‌اند.

ه) میزان جریمه عدم استفاده از کمربند ایمنی و کلاه ایمنی

هیئت دولت میزان جریمه تخلفات و مجازات‌های رانندگی شهرها و جاده‌های کل کشور (در شهرهای بزرگ و کوچک) را برای سالهای ۱۳۸۲، ۱۳۸۳ و ۱۳۸۴ به استناد بند "۲" اصلاحی ماده (۳) قانون وصول برخی از درآمدهای دولت و مصرف آن در موارد معین (موضوع ماده ۱۸ قانون تنظیم بخشی از مقررات عالی دولت مصوب ۱۳۸۰) تصویب نموده و براساس آن ۱۷۱ مورد تخلفات رانندگی را احصا کرده و برای هریک از آنها جریمه تعیین گردید؛ باید دید که منظور از شهرها بزرگ و جاده‌ها و شهرهای کوچک چیست؟

الف) شهرهای بزرگ: شهرهایی هستند که مطابق آمار مرکز آمار ایران دارای جمعیتی بیش از یک میلیون نفر باشد. براساس اعلام مرکز آمار ایران در تاریخ ۱۳۸۲/۸/۲۸ شهرهای تهران، تبریز، اصفهان، شیراز، مشهد و کرج شهرهای دارای جمعیت بالایی یک میلیون نفر می‌باشند.

ب) شهرهای کوچک: شهرهایی هستند که مطابق آمار مرکز آمار ایران دارای جمعیتی کمتر از یک میلیون نفر باشند، به استثنای تعداد شش شهر مندرج در بند (الف) مابقی شهرها و مناطق کشور مشمول جرایم رانندگی سایر شهرها می‌باشند.

ج) جاده‌ها: مطابق بند "۲۲" ماده (۱) آیین‌نامه راهنمایی و رانندگی مصوب ۱۳۴۷، جاده عبارت است از راه خارج شهر برای عبور مرور وسایل نقلیه؛ که جا دارد به جهت جلوگیری از اعمال جرایم غیرقانونی و اجرای دقیق مقررات، مبادی ذی‌ربط به طور دقیق مشخصات شهرهای بزرگ دارای جمعیت بیش از یک میلیون نفر و شهرهای کوچک کمتر از یک میلیون نفر و همچنین محدوده شهرها و جاده‌ها را در هر حوزه استحفاظی (راهنمایی و رانندگی و یا پلیس راه) احصا نموده و به عوامل اجرایی ابلاغ نمایند تا هریک از آنان ضمن اجرای دقیق مقررات جدید از اعمال جرایم غیرقانونی در اثر غفلت و اشتباه پرهیز نمایند.

نکته قابل تأمل در وضع این مصوبه هیئت دولت، براساس اعلام مقامات رسمی، پیشگیری از تخلفات رانندگی رانندگان و سرنشینان وسایل نقلیه موتوری زمینی و عابرین پیاده و کاهش جرایم رانندگی

است. در حالی که برخی منتقدین هدف از آن را افزایش درآمد برای دولت می‌دانند. در بندهای ۴۳ و ۳۳ مصوبه فوق جهت عدم استفاده از کلاه ایمنی توسط راکب و سرنشین موتور سیکلت در حین رانندگی و همچنین عدم استفاده از کمربند ایمنی توسط سرنشینان ردیف جلو در حین رانندگی (سال ۱۳۸۲) در شهرهای بزرگ و جاده‌ها و سایر شهرها مبلغ ۴۰/۰۰۰ ریال جریمه تعیین نموده که از پانزدهم تیرماه سال گذشته قابل اجرا بوده است.

ماده (۱۴۵) آیین‌نامه راهنمایی و رانندگی مصوب ۱۳۴۷ مقرر می‌دارد: «رانندگان موتور سیکلت بایستی در موقع رانندگی فقط روی زین موتورسیکلت بنشینند و حق ندارند شخص دیگری را برترک سوار کنند مگر اینکه در ترک یک زین کامل نصب شده یا موتور سیکلت دارای یدک پهلو (سایدکار) باشد.»