



# مجله اخلاق زیستی

دوره یازدهم، شماره سی و ششم، ۱۴۰۰  
<https://doi.org/10.22037/bioeth.v11i36.35746>



مقاله پژوهشی

## بررسی تأثیر پیشگیری وضعی از طریق بیمه شخص ثالث، دوربین‌های ثبت تخلفات و جریمه‌های رانندگی بر کاهش جرائم رانندگی (مطالعه موردی: شهر شیراز)

علی‌علیزاده آرند\*<sup>۱</sup>، ابودر سالاری فر<sup>۲</sup>، احمد رضانی<sup>۳</sup>

۱. گروه حقوق کیفری و جرم‌شناسی، واحد قشم، دانشگاه آزاد اسلامی، قشم، ایران.

۲. گروه حقوق کیفری و جرم‌شناسی، واحد بندرعباس، دانشگاه آزاد اسلامی، بندرعباس، ایران.

۳. گروه حقوق جزا و جرم‌شناسی، دانشگاه علم و فرهنگ، تهران، ایران.

### چکیده

**زمینه و هدف:** پیشگیری وضعی به وضعیتی اطلاق می‌شود که طی آن شرایط ارتکاب جرم، سخت، خطرناک و تا حدودی دست‌نیافتنی می‌شود. هدف این بررسی، مطالعه تأثیر بیمه شخص ثالث، جریمه‌های رانندگان و دوربین‌های ثبت تخلفات بر جرائم رانندگی بوده است.

**مواد و روش‌ها:** پژوهش حاضر از لحاظ هدف کاربردی و از لحاظ روش، توصیفی - تحلیلی با استفاده از ابزار پرسشنامه محقق‌ساخته می‌باشد. تعداد نمونه با استفاده از فرمول کوکران ۳۸۴ نفر محاسبه شد. روایی سؤالات پرسشنامه توسط اساتید و متخصصان مورد تأیید قرار گرفت، پایایی آن نیز با آزمون آلفای کرونباخ ۰/۸۱ محاسبه شد. پرسشنامه پس از تأیید و تعیین روایی و پایایی، توسط محقق در بین شهروندان شهر شیراز با روش نمونه‌گیری تصادفی ساده توزیع شد. جهت تجزیه و تحلیل داده‌های حاصل از پرسشنامه، از نرم‌افزار SPSS 22 استفاده شده است. آزمون کولموگروف اسمیرنوف نرمال‌بودن توزیع داده‌ها را نشان داد که در نهایت برای بررسی فرضیات پژوهش از آزمون رگرسیون خطی ساده استفاده شده است.

**ملاحظات اخلاقی:** در تمامی مراحل نگارش این مقاله و توزیع پرسشنامه میان نمونه آماری اصل صداقت و امانت رعایت شده است.

**یافته‌ها:** تحقیق حاضر با رویکرد حقوقی نگارش یافته و مفروضه اساسی این مقاله بر این است که قانون بیمه شخص ثالث، دوربین ثبت تخلف و جریمه رانندگان به عنوان ابزارهای پیشگیری وضعی در نظر گرفته شده است که در کاهش جرائم رانندگی تأثیرگذارند.

**نتیجه‌گیری:** نتایج تحلیل رگرسیون نشان داد که پیشگیری وضعی از طریق بیمه شخص ثالث، جریمه‌های رانندگی و دوربین‌های ثبت تخلفات بر حیطه جرائم رانندگی با سطح اطمینان ۹۵ درصد و  $sig < 0.05$  تأثیر مثبت و معناداری بر حیطه جرائم رانندگی دارد.

### اطلاعات مقاله

تاریخ دریافت: ۱۴۰۰/۰۵/۱۷

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۰/۰۸/۲۲

تاریخ انتشار: ۱۴۰۰/۰۹/۱۵

### واژگان کلیدی:

جرائم رانندگی

بیمه شخص ثالث

دوربین‌های ثبت تخلف

پیشگیری وضعی

\* نویسنده مسئول: علی‌علیزاده آرند  
آدرس پستی: ایران، بندرعباس، دانشگاه آزاد اسلامی، گروه حقوق کیفری و جرم‌شناسی.  
کد پستی: ۷۹۱۵۸۹۳۱۴۴  
پست الکترونیک:  
[a.alizadeh7788@gmail.com](mailto:a.alizadeh7788@gmail.com)

## ۱. مقدمه

مدرنیزاسیون (Modernization) و توسعه شهرنشینی منجر به افزایش تعداد وسایل نقلیه و به تبع آن افزایش تخلفات و جرائم رانندگی شده است که این حوادث ترافیکی سلامت عمومی جامعه را با خطر جدی مواجه نموده است. بر همین اساس چاره‌اندیشی در کنترل و کاهش جرائم رانندگی یکی از مهم‌ترین دغدغه‌های سازمان‌ها و مسؤولین ذی‌ربط است. اگرچه جرم‌شناسی سنتی از نقش عوامل اجتماعی و روان شناختی در تبیین جرم سود می‌جست، اما پیشگیری وضعی (Situational Prevention) به روند ارتکاب جرم و شرایطی که باعث تسهیل جرم می‌شوند، توجه دارد. بنابراین پیشگیری وضعی به عنوان یکی از انواع روش‌های پیشگیری از جرائم سعی دارد تا شرایط را به گونه‌ای رقم بزند و سازوکارهایی را به کار بندد که فرد علیرغم نیت مجرمانه، در محقق‌نمودن قصد خود ناکام مانده و احساس کند که با ارتکاب چنین عمل مجرمانه‌ای با دشواری‌ها و خطرات ناگواری رو به رو خواهد شد. در این رویکرد فرض بر آن است که فرصت و امکانات زمینه‌ای میزان جرم را افزایش می‌دهد، آن‌گونه که اسلون و همکارانش در تحقیق خود نشان داده‌اند که میزان دسترسی به اسلحه تأثیر زیادی در ارتکاب قتل دارد (۱)، زیرا عقیده بر آن است که مجرم متناسب با فرصت و شرایط خود دست به عمل مجرمانه می‌زند (۲).

اگرچه به طور سنتی قطعیت مجازات به عنوان تنها راهکار مبارزه علیه جرم بود، اما در اوایل قرن نوزدهم با تغییر نگرش به پدیده مجرمانه در اروپا، عوامل وقوع جرم مورد توجه قرار گرفت و بدین‌ترتیب شیوه‌های وضعیتی و تربیتی علاوه بر مجازات‌ها مورد تأکید قرار گرفتند. بنابراین پیشگیری وضعی از ایجاد روش‌های فعال و خطرناک مانند تعبیه کابل برق تا به کاربردن اعمالی که با عقل و عدالت سازگاری بیشتری دارد، در دستور کار قرار گرفت (۳). از این رو بسیاری از تمهیدات پیشگیری وضعی شامل ابزارها و اعمال غیر تهاجمی است که

در این زمینه از جمله می‌توان به دوربین‌های نظارتی اشاره کرد. بسیاری از جرم‌شناسان معتقدند که غالب راهکارهای پلیس در زمینه پیشگیری از جرم، در دسته سازوکارهای پیشگیری وضعی قرار می‌گیرند (۴).

بر این اساس، نصب و راه‌اندازی دوربین‌های نظارتی یکی از تمهیدات و یا به عبارتی چاره‌اندیشی‌هایی است که سعی دارد تا وضعیت قبل از ارتکاب جرائم رانندگی را تحت تأثیر قرار دهد و از این طریق رانندگان، خود را همواره در معرض پیامدها و خطرات بالقوه ارتکاب جرم می‌بینند. به عنوان مثال فردی که در حالت مستی و یا در حال عصبانیت و خستگی زیاد رانندگی کند، در این حالت می‌توان بر مبنای نظریه انتخاب عقلانی از پیشگیری وضعی استفاده کرد (۵)، زیرا جامعه اطلاعاتی امروز دارای انحرافات و قانون‌شکنی‌هایی است که باید توسط فناوری‌های جدید همین جامعه کنترل شود. در این رابطه نتایج پژوهش‌ها نشان می‌دهد که وجود دوربین‌های نظارتی پلیس باعث می‌شود تا از یکسو شهروندان در مکان‌های مختلف احساس امنیت کنند و از سوی دیگر، متخلفان کمتر مرتکب جرم شوند. علاوه بر این، در صورت عدم نصب این دوربین‌ها، تخلفات افزایش پیدا خواهد کرد، سرعت شناسایی متخلفان کاهش یافته و نیروی انسانی زیادی برای ایجاد امنیت در جامعه به کار گرفته خواهد شد (۶). همچنین خطر برملاشدن جرم در اعمال سیستم نظارتی و کنترلی بیشتر است (۷).

از دیگر سازوکارهای پلیسی که می‌توان آن را در زمره پیشگیری وضعی دسته‌بندی کرد، انواع جریمه‌های رانندگان است. در این رابطه، تحقیقات نشان داده است که میزان تخلفات رانندگی، به عنوان یکی از مهم‌ترین دلایل کاهش ایمنی و ایجاد نابسامانی وضعیت ترافیک و بروز تصادفات رانندگی با جریمه‌های راهنمایی و رانندگی مرتبط است (۸). بنابراین یکی از مهم‌ترین ابزارهای موجود برای این منظور، جریمه‌کردن رانندگان متخلف است، اما خود جریمه‌ها دارای

ثبت تخلفات بر کاهش جرائم رانندگی تأثیر مثبت و معناداری دارد.

**۱-۱. اهمیت و ضرورت پژوهش:** حوادث رانندگی در ایران سالانه جان هزاران نفر را می‌گیرد و چندین برابر آن را مصدوم و مجروح می‌سازد و کشور، نهادهای عمومی، شرکت‌های بیمه و خانواده قربانیان را با تبعات سنگین اقتصادی و اجتماعی رو به رو می‌سازد. در عصر فناوری‌های نوین و سرعت تغییرات اجتماعی لازم است تا تمهیدات کافی و به روز برای کاهش آسیب‌ها و جرائم مرتبط با رانندگی به کار گرفته شود به گونه‌ای که علاوه بر جنبه‌های بازدارندگی آن، درخور شأن شهروندان باشد. بنابراین سازوکارهای پیشگیری وضعی مبتنی بر قانون بیمه اجباری شخص ثالث و دوربین‌های ثبت تخلف بیش از پیش باید مورد بررسی قرار گیرند. لازم به ذکر است که نوآوری‌ها و ابزارهای جدید کنترل ترافیکی روز به روز بیشتر می‌شود و پژوهشگران باید مطالعات خود را در رابطه با زمینه‌های جدید به روزرسانی کنند.

لذا هدف مقاله حاضر این است تا به بررسی تأثیر پیشگیری وضعی از طریق بیمه شخص ثالث، دوربین‌های ثبت تخلفات و جریمه‌های رانندگی بر کاهش جرائم رانندگی و پردازد و در پایان نیز راهکارهایی را جهت بهبود در کاربست این سازوکارها ارائه دهد، به گونه‌ای که با یک رویکرد کاربردی بتواند در کنترل و کاهش جرائم رانندگی مفید واقع شود.

**۱-۲. پیشینه پژوهش:** تحقیقات پیرامون چگونگی کاهش جرائم رانندگی و عوامل مرتبط با آن همچنان ادامه دارد و نسبت به شرایط روز جامعه باید همواره مورد توجه جدی قرار گیرد. در این راستا کشفی (۱۳۹۷ ش.) پژوهشی با عنوان «پیشگیری از جرائم غیر عمد رانندگی با تأکید بر قانون بیمه اجباری خسارت وارد شده به شخص ثالث در اثر حوادث ناشی از وسایل نقلیه» انجام داد. کمبود ابزارهای پیشگیرانه موجود در قانون به عنوان نمونه محوریت خصوصیات وسیله نقلیه در تعیین حق بیمه‌نامه شخص ثالث و عدم وجود نهادی فرادستی

انواع و میزان متفاوتی بوده و تعیین نوع و میزان جریمه از اهمیت زیادی برخوردار است (۹). اینکه جریمه‌های رانندگان چگونه و تا چه اندازه نقش بازدارندگی ایفا کرده‌اند، یکی از سؤال‌های محوری این پژوهش بوده که مورد بررسی قرار می‌گیرد.

یکی دیگر از چاره‌اندیشی‌های مرتبط با کاهش جرائم رانندگی، نقش قابل توجه بیمه شخص ثالث (Third Party Insurance) است که علاوه بر اینکه در رشد و توسعه اقتصادی و به طور کلی افزایش رفاه جامعه مؤثر است، کارکردهای حقوقی، سیاسی و فرهنگی آن نیز آثار اقتصادی بااهمیتی در جامعه دارد که یکی از کارکردهای آن پرداخت خسارت به کسانی است که دچار ضرر و زیان شده‌اند. چنین عملکردی به استحکام و ثبات مالی افراد، خانوارها و سازمان‌ها کمک می‌کند و نقش مکمل برای برنامه‌های تأمین اجتماعی دولت ایفا می‌نماید (۱۰). با توجه به اینکه قانون بیمه شخص ثالث دارای الزامات تنبیهی و تشویقی قبل از ارتکاب جرم است، بنابراین می‌توان سازوکارهای آن و به ویژه ابزارهای تشویقی آن را در زمره پیشگیری وضعی قرار داد. از این حیث، نقش قانون بیمه شخص ثالث و سازوکارهای آن در کاهش و کنترل جرائم رانندگی و اینکه تا چه حد توانسته است موفق عمل کند، مورد مناقشه است که نیاز دارد تا مورد بررسی و تحقیق بیشتری قرار بگیرد. بر همین اساس با توجه به مطالب بیان شده سؤال اصلی پژوهش به شرح زیر می‌باشد: پیشگیری وضعی از طریق بیمه شخص ثالث، جریمه‌های رانندگی و دوربین‌های ثبت تخلفات چه تأثیری بر جرائم رانندگی دارد؟

همچنین، متناظر سؤال تحقیق، فرضیه‌های ذیل تبیین گردید.

۱- پیشگیری وضعی از طریق بیمه شخص ثالث بر کاهش جرائم رانندگی تأثیر مثبت و معناداری دارد؛ ۲- پیشگیری وضعی از طریق جریمه‌های رانندگی بر کاهش جرائم رانندگی تأثیر معناداری دارد؛ ۳- پیشگیری وضعی از طریق دوربین‌های

واجد اختیارات لازم به منظور نظارت بر حسن اجرای تکالیف تبیینی در قانون توسط نهادهای مجری قانون و ضرورت لحاظ ویژگی‌های فردی به استناد تبصره ۱ ماده ۱۸ قانون (نقش راننده و مکان جغرافیایی رانندگی در محاسبه حق بیمه) و ضرورت پیش‌بینی مرجعی فرادستی در نظارت بر اجرای قانون توسط دستگاه‌های مجری، ایجاد سامانه جامع حوادث رانندگی به استناد ماده ۴۱ این قانون و توجه ویژه سازمان‌ها به شرح وظایف خود در قانون مذکور برای پیشگیری از سوانح از محورهای مورد بحث در این پژوهش است (۱۱). نیازی و همکاران (۱۳۹۶ ش.) پژوهشی با عنوان «نقش دوربین‌های نظارتی پلیس در کاهش تخلفات رانندگی» انجام دادند. یافته‌های تحقیق نشان می‌دهد که استفاده پلیس از کنترل محسوس (حضور مأموران راهنمایی و رانندگی در خیابان‌ها) و نامحسوس (دوربین‌های نظارتی و ثبت تخلفات) بر میزان تخلفات رانندگی به ترتیب  $I=-0/397$  و  $I=-0/129$  اثر معناداری دارد. به عبارت دیگر با افزایش میزان کنترل محسوس و نامحسوس پلیس، میزان تخلفات رانندگی کاهش می‌یابد. همچنین گویه موافقت شهروندان با نصب دوربین‌های ثبت تخلف و کنترل نامحسوس با میانگین  $3/49$ ، بالاترین میانگین و گویه جرائم نقدی با میانگین  $2/87$ ، پایین‌ترین میانگین را به خود اختصاص داده‌اند (۶). فتاحی (۱۳۹۵ ش.) پژوهشی با عنوان «بررسی تأثیر حمایت‌های بیمه‌ای بر مداخلات درمان، کاهش آسیب و حمایت‌های اجتماعی سوءمصرف مواد مخدر» به انجام رساند. نتایج نشان داد هرچه میزان اشتغال و بهداشت و درمان و مزایای شغلی و خدمات اجتماعی و مسکن افزایش یابد، میزان گرایش به جرائم مواد مخدر کاهش پیدا می‌کند (۱۲). پورکاریزکی و گچ‌پزان (۱۳۹۴ ش.) پژوهشی با عنوان «میزان تأثیر افزایش جریمه‌های راهنمایی و رانندگی بر تخلفات رانندگی» انجام دادند. در این پژوهش تخلفات رانندگی به عنوان یک موضوع اپیدمی در نظر گرفته شده و سعی شده است تا یک مدل ریاضی

اپیدمیولوژیک برای تعیین میزان تأثیر افزایش جریمه‌های راهنمایی و رانندگی بر تخلفات رانندگی ارائه گردد. پارامترها و داده‌های این تحقیق از طریق نمونه‌گیری آماری به روش تصادفی با مراجعه به اداره کل راهنمایی و رانندگی مشهد به دست آمده‌اند (۸). Pauw و همکاران، در سال (۲۰۱۴ م.) در مطالعه‌ای نشان دادند که نصب دوربین‌های کنترل سرعت موجب ۲۹ درصد کاهش در تعداد تصادفات می‌شود (۱۳). در مطالعه‌ای که محمد نسل (۱۳۸۶ ش.) پیرامون رویکردهای پلیسی پیشگیری از جرم انجام داده است، نتیجه می‌گیرد که آگاهی از سازوکارهای پلیسی پیشگیری از جرم، بسیار سودمند است و زمانی می‌تواند تأثیرگذار باشد که در آن به تناسب با فرهنگ جامعه، نحوه بومی‌سازی راهکارها، مقدمات و تجهیزات پلیس و... توجه شود (۱۴).

با این حال، خلأ پژوهش‌های ذکر شده این است که مکانیسم اثرگذاری متغیرها را نشان نمی‌دهند. به عبارت دیگر این پژوهش‌ها نشان نمی‌دهند که با ابزارهای مورد استفاده در چه بستری و با چه رویکردی می‌توان جرائم رانندگی را کاهش داد، لذا پژوهش حاضر با نظر داشت کاربست پیشگیری وضعی مبتنی بر این مفروضه است که جرائم رانندگی در بستر فرصت‌های مقتضی رخ می‌دهند. بنابراین لازم است تا فرصت‌های ارتکاب جرم را قبل از عمل مجرمانه به حداقل رساند. در همین رابطه ابتدا به تشریح مفهوم پیشگیری وضعی در چارچوب مبانی نظری تحقیق می‌پردازیم.

**۱-۳-۱. مبانی نظری تحقیق:** در این قسمت از مقاله به تشریح و بیان مفاهیم مبانی و چارچوب نظری پژوهش می‌پردازیم. بنابراین مفاهیم مورد استفاده در سه قسمت: ۱- پیشگیری وضعی؛ ۲- مسؤولیت مدنی؛ ۳- قانون بیمه شخص ثالث مورد بررسی قرار می‌گیرند.

**۱-۳-۱. پیشگیری وضعی از جرم:** پیشگیری وضعی به عنوان یکی از شیوه‌های پیشگیری از جرم در اواخر دهه ۱۹۷۰ مطرح شد. این رویکرد بر موقعیت‌ها و فرصت‌هایی متمرکز است که

سیاست‌های مداخلات اجتماعی، نامطلوب و غیر مؤثر خواهند بود (۱۸). بر این اساس رویکردهای سنتی مبارزه با جرم، از جمله قوانین کیفری دستگاه قضایی، شیوه‌های پلیسی و زندان و امثال آن تأثیر چندانی در پیشگیری و کاهش جرم نداشته است. بنابراین اگر واقعیت داشته باشد که تغییر موقعیت‌ها از تغییر افراد آسان‌تر می‌باشد، در این صورت پیشگیری می‌تواند بر انتخاب بزه‌کاری تأثیر بگذارد. در برخی از مواقع چنین راهکارهایی منجر به ایجاد محدودیت‌هایی نسبت به افراد می‌شود، به طوری که فرد در معرض جرم به دلیل وجود تمهیدات قوی علیه وی مبنی بر ارتکاب جرم توسط او در آینده، بازداشت شود (۱۹).

آیا باید از اینکه بزه‌کاران بیشتر خود را با وضعیت و موقعیت‌های جدید منطبق می‌کنند تا تغییر شخصیت، تعجب کرد؟ چگونه بزه‌کار در یک موقعیت، اتخاذ تصمیم می‌کند؟ نظریه انتخاب عقلانی به این سؤالات باید پاسخ دهد.

فرضیه مبنای این نظریه دقیقاً مخالف جبرگرایی Lombroso است و اعتقاد دارد عمل بزه‌کار یک عمل انسانی است، یک راه و وسیله‌ای است برای رسیدن به هدف، لذا از موقعیت‌ها و فرصت‌ها استفاده می‌کند و به منظور اجتناب از خطرات بیش از اندازه، احتیاطات لازم را انجام می‌دهد. با این نگاه، می‌توان واکنش احتمالی بزه‌کاران بالقوه در موقعیت‌هایی که قصد ارتکاب جرم دارند را پیش‌بینی کرد. بدین ترتیب پیشگیری وضعی از جمع بین ملاحظات تجربی و تأملات نظری راجع به عقلانیت عمل جنایی متولد شد. نتیجه عملی این امر، این است که می‌توان از طریق اقدام در وضعیت و موقعیت‌ها بر تصمیم بزه‌کاران بالقوه تأثیر گذاشت. برای پیشگیری از جرم باید جرم را قبل، حین و بعد از ارتکاب آن مد نظر قرار داد. بر این اساس، پیشگیری وضعی عبارت است از تغییر در موقعیت‌های خاصی که احتمال ارتکاب جرم در آن زیاد است به منظور دشوار کردن، پرخطر کردن یا جاذبه‌زدایی برای کسانی که قصد ارتکاب دارند. به تعبیری پیشگیری وضعی

امکان ارتکاب جرم در آن وجود دارد (۱۵). بنابراین پیشگیری وضعی، ناظر بر اوضاع و شرایطی بوده که مجرم را به ارتکاب جرم ترغیب و یا وادار می‌کند. هدف از پیشگیری وضعی، ایجاد وضعیتی است که در آن مجرم حتی اگر تصمیم به ارتکاب عمل مجرمانه داشته باشد، از عملی نمودن تصمیم خود ناتوان گردد. بنابراین بیشتر وضعیت ماقبل بزه‌کاری را مد نظر دارد.

تأمل نظری در خصوص این نوع از پیشگیری که عبارت‌است از توجه به احتیاطات بزه دیده احتمالی، با تأخیر در جرم‌شناسی وارد شد. در طول سال‌های ۱۹۷۰، در کشور انگلیس، میزان سرقت اتومبیل، پس از ورود سازوکارهای ضد سرقت که حرکت اتومبیل را متوقف می‌کرد، بلافاصله با کاهش ۷۵ درصد مواجه شد. در شهر منچستر میزان تخریب، در طبقه دوم اتوبوس‌ها در مقایسه با طبقه اول که نظارت و مراقبت می‌شد، بیست برابر بیشتر گزارش شد. این پدیده، جرم‌شناسان را به تأمل واداشت چندان که کلارک معتقد است که پیشگیری وضعی، ریشه در تحقیقات ۱۹۷۰ وزارت کشور انگلستان دارد (۱۶)، یعنی چنین به نظر می‌رسید که متغیرهای وضعی تأثیر بیشتری نسبت به مداخلات درمانی، اجتماعی و سرکوبگرانه دارد. بنابراین Clark به عنوان یکی از بنیان‌گذاران این نظریه، پیشگیری وضعی را مجموعه اقداماتی می‌داند که از طریق مداخله فوری در محیط به صورت هدفمند و دائمی اجرا می‌شود، به طوری که موقعیت‌ها و فرصت‌های جرم را کاهش داده و خطرات ارتکاب آن را نیز افزایش دهد (۱۷). در واقع بیان کارآمدی تدابیر روان‌درمانی، پیشگیری فردی از طریق اقدامات اجتماعی و زندان در مجموع منفی بوده است. نتیجه تحقیقات مربوط به این نوع از اقدام‌ها، این بوده است: هیچ چیز تغییر نکرده است، نتایج تدابیر پرهزینه و اغلب قهرآمیز، ناامیدکننده بوده است، در حالی که تدابیر وضعی ساده‌تر، اقتصادی‌تر و غیر قهرآمیز است. به دنبال این تحقیقات محققان به این فکر افتادند که کاهش جرم از طریق سیاست‌های طرد بزه‌کاران، بازدارندگی و همچنین

شامل مجموعه اقدام‌ها و تدابیری است که ناظر به تسلط بر محیط و شرایط پیرامونی و مهار آن شرایط است (۲۰). فرصت‌مدار بودن جرم یکی از ارکان اصلی پیشگیری وضعی است که دو معنای اصلی دارد: یکی اینکه مجرمان فرصت مناسب برای ارتکاب جرم را غنیمت می‌شمارند و دست به عمل می‌زنند؛ دیگری اینکه برخی از جرائم تابع فرصت جذب سود و خطر کمتر در مسیر خود می‌باشند (۲۱). از این رو در مکان‌هایی با ابهام و عدم شفافیت، احتمال ارتکاب جرائم بیشتر است (۲۲) و شفافیت به عنوان یکی از ابزارهای رویکرد پیشگیری وضعی قلمداد می‌شود (۲۳). این راهبرد، از این تفکر نشأت می‌گیرد که عده زیادی از بزه‌کاران بالقوه کاملاً غیر عقلانی اقدام نمی‌کنند و از انطباق خود با وضعیت و موقعیت‌ها ناتوان نمی‌باشند، به طوری که برخی پژوهش‌ها نشان داده‌اند، در رفتار مجرمینی که دارای انگیزه‌های غیر عقلانی هستند نیز سهمی از عقلانیت وجود دارد (۲۴). نتیجه اینکه تغییر در موقعیت‌های نزدیک به جرم، آن‌ها را مجبور به پذیرش این واقعیت می‌کند که منافع عدم ارتکاب جرم در وضعیت جدید، از ارتکاب آن بیشتر می‌باشد. در واقع به جای سرمایه‌گذاری در پیش‌آمدگی فردی بزه‌کار، با کمک تدابیر خاص، از طریق مداخله در موقعیت‌ها، تصمیم‌های بزه‌کاران تحت‌الشعاع قرار داده می‌شود.

البته منتقدان نسبت به پیشگیری وضعی مدعی‌اند که چنین رویکردی از بیان علت ریشه‌ای جرم طفره می‌رود و صرفاً به اقدامات محافظه‌کارانه یا اداری روی می‌آورد (۲۵)، در نتیجه ممکن است به سمت عواملی برود که ارتباط زیادی با عوامل اصلی جرم نداشته باشد.

در همین رابطه، Bright نیز معتقد است که اگرچه پیشگیری وضعی می‌تواند نسبت به حدود ۷۰ درصد جرائم کارایی داشته باشد، اما در قبال جرائمی مانند تجاوز به عنف و جرائم اطفال تأثیر کمی دارد (۲۶)، زیرا این‌گونه جرائم در بسیاری از مواقع به صورت آنی و تحت تأثیر یک غلیان فردی شکل می‌گیرند.

برخی دیگر نیز حسابگری را به عنوان امری مطلق در اعمال مجرمانه رد کرده‌اند (۲۷).

۱-۳-۲. مبنای نظری مسؤولیت مدنی: در بحث پیرامون اینکه جرائم رانندگی شامل چه مواردی می‌شود و با چه اقداماتی می‌توان آن‌ها را کاهش داد، ابتدا باید این مسأله روشن شود که در جرائم رانندگی چه کسانی مسؤولیت دارند؟ و به طور کلی مسؤولیت چیست؟ تا سازوکارهای متناسب با آن را به کاربندند.

به طور ساده مسؤولیت به معنای پاسخگویی است و شخص مسؤول کسی است که باید پاسخگوی اعمال و اقدامات خود باشد. مطابق با چنین تعریفی است که شخص به این دلیل که تکلیف قانونی و یا تعهد قراردادی را نقض کرده، به پرداخت خسارت ملزم می‌گردد (۲۸)، در نتیجه مفهوم خسارت و جبران آن همواره در کنار مفهوم مسؤولیت به چشم می‌خورد. در این رابطه، مسؤولیت مدنی به عنوان یکی از ضمانت‌اجراهای حقوقی در استیفای حقوقی افراد نقش مهمی دارد. مسؤولیت حقوقی (Legal Responsibility) بر دو دسته است که عبارت‌اند از: کیفری و مدنی (۲۹). کسی که موجب زیان دیگری می‌شود، مسؤول جبران آن است. مسؤولیت مزبور در اصطلاح حقوق اروپا، مسؤولیت جرمی، نامیده شده که ممکن است در موارد جرم و شبه‌جرم پیش‌آید و آن از اقسام مسؤولیت خارج از قرارداد است که در حقوق ملل متنوع در ادوار مختلف دیده می‌شود (۳۰). به عبارت دیگر در هر مورد که شخصی موظف به جبران خسارت دیگری باشد، می‌گویند در برابر او مسؤولیت مدنی دارد یا ضامن است. این قاعده عادلانه از دیرباز وجود داشته است که «هر کس به دیگری ضرر بزند، باید آن را جبران کند، مگر در مواردی که اضرار به غیر به حکم قانون باشد یا ضرری که به شخص وارد آورده است، ناروا و نامتعارف جلوه نکند.» در حقوق کنونی نیز مبنای مسؤولیت مدنی همین قاعده است. بنابراین هدف از مسؤولیت مدنی، جبران خسارت زیان‌دیده است.

نظریات مختلفی پیرامون مسؤولیت ارائه شده است که از یک سری تغییرات تکاملی برخوردارند، به گونه‌ای که در ابتدا مطابق با نظریه تقصیر (Fault Theory) مفهوم‌پردازی می‌شد. از این حیث تقصیر وضعیت اعتباری است که شخص در اثر ارتکاب عمل بدون مجوز قانونی، عمداً یا در نتیجه بی‌احتیاطی مرتکب می‌شود. در ایران نیز بر اساس قانون مسؤولیت مدنی مصوب ۱۳۳۹ اصولاً مبنای مسؤولیت مدنی بر پایه تقصیر استوار گردیده است (۳۱). امروزه زیان‌هایی که از تقصیر ناشی می‌شود تا اندازه‌ای مهم‌اند که جای هیچ تردیدی در مسؤول بودن فاعل آن باقی نمی‌گذارند، اما امروزه با افزایش دعاوی مسؤولیت مدنی همواره تلاش جهت تسهیل دعاوی مذکور از طریق حذف عنصر تقصیر یکی از دغدغه‌های قانونگذاران بوده است تا از این طریق زیان‌ها راحت‌تر جبران شود.

نظریه خطر (Risk Theory) به نحو دیگری، مفهوم مسؤولیت را در نظر می‌گیرد. این نظریه که جزء نظریه مسؤولیت‌های بدون تقصیر به حساب می‌آید، بیان می‌دارد که هر کس به فعالیتی بپردازد و محیط خطرناکی برای دیگران به وجود می‌آورد، باید زیان‌های ناشی از آن را نیز جبران نماید. شعار طرفداران نظریه خطر این بود که «هر کس سود کاری را می‌برد، زیان‌های آن را نیز تحمل کند.» در این دیدگاه آنچه اهمیت دارد، درست یا نادرست بودن فعل باعث ضرر نیست، بلکه انتساب ضرر به فعل خوانده است. طرفداران این نظریه چون عدم تمایز بین عمل ناشی از تقصیر و عمل ناشی از غیر تقصیر در ایجاد مسؤولیت را ناموجه و غیر اخلاقی دیدند، سعی کردند با قراردادن مسؤولیت در برابر انتفاع چهره اخلاقی آن را حفظ کنند. بر این اساس، اعلام کردند هر کس از انجام کاری سود می‌برد، باید خسارات ناشی از آن را نیز تحمل کند. بنابراین هر فعالیتی موجب مسؤولیت نیست، بلکه تنها فعالیت‌هایی مسؤولیت‌ساز است که انجام‌دهنده آن از عمل خویش انتفاع مادی برده باشد. این نظریه منطبق با نظریه

فقهایی است که می‌گویند: «مَنْ لَهُ الْغُيْمُ فَعَلَيْهِ الْغُرْمُ؛ کسی از چیزی سود می‌برد، خسارت ناشی از آن را نیز باید متقبل شود» ولی از آنجا که همه فعالیت‌های انسان به منظور انتفاع مادی صورت نمی‌گیرد و گاهی ممکن است در انجام عمل زیان‌بار هیچ سود مادی متصور نبوده و عمل مزبور صرفاً به منظور انتفاع معنوی انجام شده باشد، در این صورت، چون عامل زیان از عمل خویش هیچ‌گونه سود مادی نبرده است، بر اساس نظریه «خطر در برابر انتفاع مادی»، فاقد هرگونه مسؤولیت مدنی خواهد بود (۳۲). برخی دیگر نیز چون حذف تقصیر و نادیده گرفتن اخلاق در مبنای مسؤولیت مدنی را، ناموجه و غیر منطقی تلقی کردند، می‌خواستند نامتعارف بودن عمل را جایگزین تقصیر کرده و بدین طریق مسؤولیت مبتنی بر خطر را امری اخلاقی جلوه دهند (۳۳). Boris Stark، استاد دانشگاه پاریس، نظریه دیگری را به عنوان مبنای مسؤولیت مدنی مطرح کرده که به نظریه تضمین حق معروف است. به نظر او در حقوق، مبنای مسؤولیت مدنی محدود و منحصر به نظریه تقصیر یا نظریه خطر نیست و اشتباه است که تنها به آثار و ارزیابی عمل عامل زیان توجه کرده، حقوق زیان‌دیده و تضمین قانونگذار را فراموش کنیم. به نظر این حقوقدان، هر کس حق دارد در جامعه خود سالم و ایمن زندگی کند و حقوق او تضمین شود. ضررهای جسمانی و مادی به طور نوعی و بدون اینکه به اثبات تقصیر نیازی باشد، مورد تضمین قرار گرفته‌اند، زیرا لازمه اجرای هیچ حقی ضرر زدن به امنیت جسمی و مالی دیگران نیست و در مقام اعمال حق فعالیت نمی‌توان به این حقوق خسارتی وارد کرد (۳).

۳-۳-۱. قانون بیمه شخص ثالث: قانون اجباری بیمه شخص ثالث، یکی از مهم‌ترین نصوص قانونی است که در زمینه تنظیم روابط زیان‌دیدگان و عاملین زیان در حوادث رانندگی و نقش نهادها و دستگاه‌های مجری در این خصوص مورد استفاده قرار می‌گیرد، چراکه ضمانت اجراها و سازوکارهایی که این قانون به کار بسته است، می‌تواند در تحقق جنبه

نوعی دارنده را مقرر کرده بود (۳۴). تبصره ۲ ماده یک قانون جدید با بیان این نکته که «مسئولیت دارنده وسیله نقلیه مانع از مسئولیت شخصی که حادثه منسوب به فعل یا ترک فعل او است نمی‌باشد» نشان می‌دهد که قانون، مسئولیت را به دارنده تحمیل کرده است و حتی اگر حادثه منسوب به فعل یا ترک فعل شخص او نباشد، کماکان او مسؤول وقوع حادثه است. در واقع، میان کنش وسیله نقلیه و ورود ضرر رابطه سببیت وجود داشته باشد. محول نمودن مسئولیت بر دارنده، مجزای نمودن مسئولیت دارنده از راننده، ترک عامدانه تقصیر، حتی در مورد راننده و تأکید بر سببیت و جبران خسارت زیان دیدگان نشان از پذیرش یک مسئولیت نوعی دارد (۳۵).

بیمه، اشخاصی را که متحمل لطمه، زیان یا حادثه ناخواسته‌ای شده‌اند، قادر می‌سازد که پیامدهای این وقایع ناگوار را جبران کنند. در اصل، بیمه سازوکاری است که طی آن یک بیمه‌گر، بنا به ملاحظاتی تعهد می‌کند که زیان احتمالی یک بیمه‌گذار را در صورت وقوع یک حادثه در یک دوره زمانی خاص، جبران نماید و یا خدمات مشخصی را به وی ارائه دهد. حمایت بیمه‌ای به عنوان راهبرد پیشگیرانه، از زمره راهبردهای ارائه حمایت اجتماعی است (۳۶). بیمه‌های اجتماعی برنامه‌های مشارکتی هستند که مشارکت‌کنندگان (بیمه‌شدگان) به طور منظم سهم حق بیمه خود را پرداخت می‌کنند و در مقابل بیمه نیز هزینه‌های مربوط به حوادث و رویدادهای زندگی را از جمله بارداری، بیکاری یا بیماری را تحت پوشش قرار می‌دهد. گاهی اوقات هزینه‌های انجام‌شده بیمه‌شدگان از سوی ارائه‌دهندگان طرح کامل پرداخت می‌شود و یا تنها مبلغی از آن پرداخت می‌شود (۳۷).

## ۲. ملاحظات اخلاقی

اطلاعات این مقاله به دو روش جمع‌آوری شده است؛ که در قسمت ادبیات و پیشینه تحقیق با استفاده از فیش‌برداری حاصل از روش کتابخانه‌ای (اسنادی) صورت گرفت و اطلاعات

بازدارندگی عام و خاص قانون و پیشگیری و کاهش سوانح رانندگی در کنار هدف حمایت از زیان دیدگان، نقش به سزایی را داشته باشد. در نظام حقوقی ایران عدم توجه قانونگذار سال ۱۳۴۷، به استفاده از سازوکارهای پیشگیرانه در متن قانون بیمه اجباری شخص ثالث، موجب کم‌رنگ شدن جنبه بازدارندگی قواعد قانونی حاکم بر مسئولیت ناشی از حوادث رانندگی شد و در نتیجه آن، موجب افزایش بی‌احتیاطی برخی رانندگان متخلف شد، به طوری که باعث افزایش تعداد و شدت سوانح رانندگی در سال‌های بعد شده است. قانون اصلاح قانون مذکور که در سال ۱۳۸۷ به تصویب رسید، به منظور رفع این ایراد با به کارگیری برخی سازوکارهای قانونی در جهت پیشگیری و کاهش سوانح رانندگی گام برداشته است. با این وجود در متن این قانون نواقصی مشاهده می‌شد که بر این اساس رویکرد قانون جدید مصوب سال ۱۳۹۵ استفاده از اهرم‌های بازدارنده و پیشگیرانه است (۱۱). ماده ۱ قانون بیمه اجباری به مسئولیت «رانندگان» وسایل نقلیه اشاره دارد و آن‌ها را در مقابل شخص ثالث مسؤول جبران خسارت می‌داند.

قانون جدید نیز بیشتر به بیمه مربوط است تا به مسئولیت مدنی، به گونه‌ای که موضوعات مسئولیت مدنی در این قانون به طور فرعی مورد توجه است و مسائل پیچیده‌ای مانند اثر تقصیر یا فعل زیان‌دیده، دخالت اشخاص ثالث، تقسیم خسارت میان مسؤولان و... مورد توجه قرار نگرفته است و قانونگذار آن را به قواعد عمومی محول کرده است، در حالی که حمایت از زیان‌دیدگان حوادث رانندگی، نیازمند قواعد ویژه مسئولیت مدنی می‌باشد. مهم‌ترین نوآوری قانون ۱۳۴۷ از جهت مسئولیت مدنی، عبور از مسئولیت مبتنی بر تقصیر بود. در واقع بخش اول ماده این قانون با بیان این عبارت که «کلیه دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی مسؤول جبران خسارات بدنی و مالی هستند که در اثر حوادث وسایل نقلیه مزبور و محمولات آن‌ها به اشخاص ثالث وارد می‌شود»، مسئولیت

#### ۴. یافته‌ها

با توجه به جدول ۲، آزمون کولموگروف اسمیرنوف نرمال بودن داده‌های پژوهش را نشان داد. بنابراین از آزمون رگرسیون خطی ساده استفاده شده است.

در خصوص فرضیه اول پژوهش، مبنی بر این که «پیشگیری وضعی از طریق بیمه شخص ثالث بر کاهش جرائم رانندگی تأثیر مثبت و معناداری دارد»؛ جدول ۳ میزان ضریب همبستگی را نشان می‌دهد. همانطور که مشاهده می‌شود، میزان ضرایب همبستگی مثبت می‌باشد که این بدین معناست که متغیر مستقل و متغیر وابسته تأثیر عکس بر روی هم می‌گذارند، یعنی با افزایش بیمه‌های شخص ثالث (متغیر مستقل) جرائم رانندگی کاهش (متغیر مستقل) می‌یابد و بالعکس.

نتایج تحلیل رگرسیون سطح معناداری متغیر مورد مطالعه را نشان می‌دهد که همانطور که در جدول ۴ آورده شده، بیمه شخص ثالث با  $\text{sig}=0.000$  و درجه آزادی ۵ و سطح اطمینان ۹۵ درصد تأثیر مثبت و معناداری بر کاهش جرائم رانندگی دارد.

جدول ۵ ضرایب رگرسیون غیر استاندارد (B) و استاندارد (Beta) را به ازای هر رگرسیون بر کاهش جرائم رانندگی نشان می‌دهد. نتایج تحلیل رگرسیون (جدول ۶) نشان می‌دهد که بیمه شخص ثالث با ضریب  $\text{Beta}=0.853$  تأثیر مثبت و معناداری بر کاهش جرائم رانندگی دارد. همچنین مثبت بودن عدد رگرسیون ( $R=0.853$ ) به این معناست که رابطه مستقیمی میان بیمه شخص ثالث (متغیر مستقل) و کاهش جرائم رانندگی (متغیر وابسته) وجود دارد. بنابراین نتایج مطابق با یافته‌های کشفی (۱۳۹۷ ش.) و فتاحی (۱۳۹۵ ش.) می‌باشد و معنادار بودن رابطه حمایت‌های بیمه‌ای با کاهش جرم را تأیید می‌کند.

در خصوص فرضیه دوم مبنی بر این که «پیشگیری وضعی از طریق جریمه‌های رانندگی بر کاهش جرائم رانندگی تأثیر

میدانی با ابزار پرسشنامه و توزیع آن میان نمونه آماری مورد انجام پذیرفت. در همه مراحل تحقیق اصل امانتداری، رعایت اصول اخلاقی و محرمانه بودن اطلاعات افراد رعایت شده است.

#### ۳. مواد و روش‌ها

پژوهش حاضر از لحاظ هدف کاربردی و از لحاظ روش، دارای ماهیتی توصیفی - تحلیلی است. گردآوری داده‌ها به کمک مطالعات اسنادی - کتابخانه‌ای و برداشت‌های میدانی از طریق ابزارهای مشاهده، تکمیل پرسشنامه محقق‌ساخته، انجام گرفته است. پرسشنامه پس از تأیید و تعیین روایی و پایایی، توسط محقق بین شهروندان شهر شیراز با روش نمونه‌گیری تصادفی ساده توزیع شد.

جامعه آماری پژوهش، شهروندان شهر شیراز بوده‌اند که تعداد نمونه با استفاده از فرمول کوکران ۳۸۴ نفر محاسبه شد. روایی سؤالات پرسشنامه توسط اساتید و متخصصان مورد تأیید قرار گرفت، پایایی آن نیز با آزمون آلفای کرونباخ  $0.81$  محاسبه شد (جدول ۱). برای تجزیه و تحلیل داده‌های حاصل از پرسشنامه از نرم‌افزار SPSS 22 استفاده شده است. آزمون کولموگروف اسمیرنوف نرمال بودن داده‌ها را نشان داد که در نهایت برای بررسی فرضیات پژوهش از آزمون رگرسیون خطی ساده استفاده شده است.

با توجه به اینکه پژوهش حاضر در دوران همه‌گیری کرونا انجام گرفته است و بخشی از اطلاعات تحقیق باید از طریق میدانی و با ابزار پرسشنامه جمع‌آوری می‌شد، لذا با محدودیت‌های زیادی همراه بود که عمده آن‌ها به اجتناب از پاسخگویی و ارتباط متقابل پاسخگویان مربوط بود. بنابراین توزیع و تکمیل پرسشنامه‌ها با ترکیبی از روش‌های حضوری، تلفنی و مجازی، انجام گرفت.

مثبت و معناداری دارد؛ جدول ۶ میزان ضریب همبستگی را نشان می‌دهد. همانطور که مشاهده می‌شود، میزان ضرایب همبستگی مثبت است که این بدین معناست که متغیر مستقل و متغیر وابسته تأثیر عکس بر روی هم می‌گذارند، یعنی با افزایش جرم‌های رانندگی، جرائم رانندگی کاهش می‌یابد و بالعکس.

نتایج تحلیل رگرسیون سطح معناداری متغیر مورد مطالعه را نشان می‌دهد که همانطور که در جدول ۷ آورده شده، جرم‌های رانندگی با  $\text{sig}=0.001$  و درجه آزادی ۳ و سطح اطمینان ۹۵ درصد تأثیر مثبت و معناداری بر کاهش جرائم رانندگی دارد.

جدول ۸ ضرایب رگرسیون غیر استاندارد (B) و استاندارد (Beta) را به ازای هر رگرسیون بر کاهش جرائم رانندگی نشان می‌دهد. نتایج تحلیل رگرسیون (جدول ۹) نشان می‌دهد که جرم‌های رانندگی با ضریب  $\text{Beta}=0.879$  تأثیر مثبت و معناداری بر کاهش جرائم رانندگی دارد. همچنین مثبت بودن عدد رگرسیون ( $R=0.879$ ) به این معناست که رابطه مستقیمی میان جرم‌های رانندگی (متغیر مستقل) و کاهش جرائم رانندگی (متغیر وابسته) وجود دارد.

در همین رابطه، پورکاریزکی و گچ‌پزان (۱۳۹۴ ش.) مطالعه‌ای انجام داده‌اند که نتایج حاصل از این مقاله بر یافته‌های آن‌ها منطبق است.

در خصوص فرضیه سوم مبنی بر این که «پیشگیری وضعی از طریق دوربین‌های ثبت تخلفات بر کاهش جرائم رانندگی تأثیر مثبت و معناداری دارد؛ جدول ۹ میزان ضریب همبستگی را نشان می‌دهد. همانطور که مشاهده می‌شود، میزان ضرایب همبستگی مثبت می‌باشد که این بدین معناست که متغیر مستقل و متغیر وابسته تأثیر عکس بر روی هم می‌گذارند، یعنی با افزایش دوربین‌های ثبت تخلفات (متغیر مستقل) جرائم رانندگی کاهش می‌یابد و بالعکس.

نتایج تحلیل رگرسیون سطح معناداری متغیر مورد مطالعه را نشان می‌دهد که همانطور که در جدول ۱۰ آورده شده، دوربین‌های ثبت تخلفات با  $\text{sig}=0.000$  و درجه آزادی ۳ و سطح اطمینان ۹۵ درصد تأثیر مثبت و معناداری بر کاهش جرائم رانندگی دارد.

جدول ۱۱ ضرایب رگرسیون غیر استاندارد (B) و استاندارد (Beta) را به ازای هر رگرسیون بر کاهش جرائم رانندگی نشان می‌دهد. نتایج تحلیل رگرسیون نشان می‌دهد که دوربین‌های ثبت تخلفات با ضریب  $\text{Beta}=0.834$  تأثیر مثبت و معناداری بر کاهش جرائم رانندگی دارد. همچنین مثبت بودن عدد رگرسیون ( $R=0.834$ ) به این معناست که رابطه مستقیمی میان دوربین‌های ثبت تخلفات (متغیر مستقل) و کاهش جرائم رانندگی (متغیر وابسته) وجود دارد. یافته‌های حاصل از بررسی این فرضیه، نتایج تحقیق نیازی و همکاران (۱۳۹۶ ش.) را تأیید می‌کند و بر معنادار بودن تأثیر دوربین‌های ثبت تخلف بر کاهش جرائم رانندگی صحه می‌گذارد.

## ۵. بحث

کاهش جرائم رانندگی همواره به عنوان یکی از دغدغه‌های اساسی مسؤولین حوزه راه و شهرسازی بوده است. تحقق این امر نیازمند استفاده روزآمد و به کارگیری فناوری‌های جدید می‌باشد. چنین تمهیداتی زیرمجموعه پیشگیری وضعی قرار می‌گیرند، زیرا پیشگیری وضعی به دنبال کاربست سازوکارها و ابزارهای مناسب قبل از ارتکاب جرم بوده است تا از این طریق شرایط و فرصت ارتکاب جرم را از افراد سلب نماید. از این رو در مقاله حاضر تلاش شد تا پیشگیری وضعی از طریق بیمه شخص ثالث، دوربین‌های ثبت تخلف و جرم‌های رانندگی بر کاهش جرائم رانندگی مورد بررسی قرار گیرد. نتایج تحقیق نشان می‌دهد که این ابزارها به عنوان سازوکارهای پیشگیری وضعی تأثیر معناداری بر کاهش جرائم رانندگی داشته است.

## ۶. نتیجه گیری

گسترش روزافزون سوانح و حوادث حمل و نقل جاده‌ای و خسارات مالی و جانی ناشی از آن‌ها در زمره مهم‌ترین چالش‌هایی است که در جوامع صنعتی امروز وجود دارد و توجه و تعمق تحلیلگران و سیاستگذاران این حوزه را بیش از پیش می‌طلبد. در راستای بررسی و تحلیل این معضل، نهادها و سازمان‌های مختلفی از سطوح مختلف در افزایش ایمنی نقش داشته که در این میان قوانین و شرکت‌های بیمه به خصوص با نظرداشت جنبه‌های پیشگیرانه، از پتانسیل و نقش به‌سزایی در کاهش سوانح و حوادث برخوردار هستند و اغلب نقش آن‌ها به صورت غیر مستقیم می‌باشد؛ به طوری که روش‌هایی که شرکت‌های بیمه می‌توانند از آن طریق سبب کاهش تصادفات گردند، فراتر و پیچیده‌تر از آن چیزی است که در نگاه اول به چشم می‌آید.

پیشگیری وضعی به عنوان یکی از روش‌های نوین در پیشگیری از جرائم است که پژوهش حاضر با هدف بررسی تأثیر این نوع پیشگیری از طریق قانون بیمه شخص ثالث، جریمه‌های رانندگی و دوربین‌های ثبت تخلفات بر حیطة جرائم رانندگی انجام گردید. مفروضه بنیانی تحقیق بر این اساس است که روش‌های پلیسی، از جمله جریمه‌های رانندگی، دوربین ثبت تخلفات و همچنین، قانون بیمه شخص ثالث را در زمره سازوکارهای پیشگیری وضعی قرار دهد و تأثیر آن بر کاهش جرائم را بررسی نماید.

در این پژوهش، نتایج آزمون کولموگروف اسمیرنوف نرمال بودن داده‌ها را نشان داد. بنابراین از آزمون رگرسیون خطی ساده استفاده شد. نتایج حاکی از آن بود که قانون بیمه شخص ثالث با ضریب  $Beta=0.853$  تأثیر مثبت و معناداری بر کاهش جرائم رانندگی دارد. همچنین مثبت بودن عدد رگرسیون ( $R=0.853$ ) به این معناست که رابطه مستقیمی میان قانون بیمه شخص ثالث (متغیر مستقل) و کاهش جرائم رانندگی (متغیر وابسته) وجود دارد و نتایج تحقیق کشفی

(۱۳۹۷ ش.) و فتاحی (۱۳۹۵ ش.) را تأیید می‌کند، زیرا سازوکارهای قانون بیمه شخص ثالث و به ویژه تمهیداتی که در قانون جدید بیمه از جمله رویکردهای تشویقی، فرهنگ‌سازی و سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌ها به کار گرفته‌اند، باعث شده است تا زمینه‌های ارتکاب جرائم رانندگی به گونه‌ای تنظیم شود که رانندگان یا فرصت مقتضی برای تخلف نداشته باشند و یا اینکه رانندگان به سطحی از آموزش و فرهنگ رسیده‌اند که پیامدهای تخلفات خود را بسیار محتمل و ناگوار می‌بینند، لذا همه این سازوکارها که قبل از ارتکاب جرم ایفای نقش می‌نمایند، در چارچوب پیشگیری وضعی قرار می‌گیرند.

همچنین یافته‌های فرضیه دوم نشان داد که جریمه‌های رانندگی با ضریب  $Beta=0.879$  تأثیر مثبت و معناداری بر کاهش جرائم رانندگی دارد. مثبت بودن عدد رگرسیون ( $R=0.879$ ) به این معناست که رابطه مستقیمی میان جریمه‌های رانندگی (متغیر مستقل) و کاهش جرائم رانندگی (متغیر وابسته) وجود دارد و این یافته‌ها منطبق بر نتایج مطالعات پیشین پورکاریزی و گچ‌پزان (۱۳۹۴ ش.) می‌باشد. بنابراین افزایش جریمه‌های رانندگان باعث می‌شود تا این نگرش به رانندگان القا شود که تخلفات آن‌ها از چشم پلیس و قانون پنهان نمی‌ماند. همچنین پیامد جرائم برای آن‌ها هزینه‌بر است و گران تمام می‌شود. در نهایت دوربین‌های ثبت تخلفات با ضریب  $Beta=0.834$  تأثیر مثبت و معناداری بر کاهش جرائم رانندگی دارد. مثبت بودن عدد رگرسیون ( $R=0.834$ ) به این معناست که رابطه مستقیمی میان دوربین‌های ثبت تخلفات (متغیر مستقل) و کاهش جرائم رانندگی (متغیر وابسته) وجود دارد. بنابراین پیشگیری وضعی از طریق چنین سازوکارهایی تأثیر مثبت و معناداری بر کاهش جرائم رانندگی دارد، زیرا سازوکارهای پیشگیری وضعی فرصت‌های ارتکاب جرم را به حداقل می‌رساند. در این میان، قانون بیمه شخص ثالث با گسترش حوزه نفوذ خود در حمایت‌های بیمه‌ای، سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌ها و رویکردهای

تشکر به عمل می‌آید. همچنین به طور خاص از راهنمایی‌های ارزنده آقای دکتر شهرام ابراهیمی استاد دانشگاه شیراز تقدیر می‌شود.

#### ۸. سهم نویسندگان

در این مقاله، علی‌علیزاده آرند، مسؤولیت نگارش و تألیف، و آقایان ابوذر سالاری‌فر و احمد رضانی، مسؤولیت راهنمایی و نظارت بر اجرای پژوهش را بر عهده داشته‌اند.

#### ۹. تضاد منافع

در این مقاله هیچ‌گونه تضاد منافی وجود ندارد.

تشویقی می‌تواند تأثیر پیشگیری وضعی را به خوبی اثبات کند، لذا پیشنهاد می‌گردد که در نقش قانون بیمه شخص ثالث، پلیس و انواع ابزارها و روش‌های پیشگیری وضعی قبل از ارتکاب جرائم رانندگی پررنگ‌تر شود، چراکه این نوع از پیشگیری بازدهی بیشتری دارد.

از محدودیت‌ها و مشکلات انجام این مقاله می‌توان به همه‌گیری بیماری کرونا اشاره کرد که توزیع پرسشنامه در میان جامعه آماری را با چالش‌های زیادی مواجه نمود. همچنین تحقیقات در این زمینه که بتواند راهگشا و راهنمای محقق باشد، بسیار محدود بود.

در نهایت پیشنهادات و راهکارهای ذیل بر اساس نتایج مأخوذه در این پژوهش قابل طرح می‌باشند.

- ابزارهای پیشگیری از جرائم رانندگی باید به صورت یک پکیج (بسته) در قالب پیشگیری وضعی به کار گرفته شوند، زیرا از طریق این رویکرد است که می‌توان فرصت‌های ارتکاب جرائم رانندگی را به حداقل رساند.

- سازوکارهای قانون بیمه شخص ثالث باید در چارچوب پیشگیری وضعی و مبتنی بر راهبردهای تشویقی و سرمایه‌گذاری در راستای کاهش بسترها و فرصت‌های حادثه‌زا باشد.

- نصب دوربین‌های ثبت تخلف به صورت گسترده‌تری اعمال شود، اما به طوری که رانندگان از حضور دوربین‌ها مطلع باشند تا محدودیت فرصت قبل از ارتکاب جرم بیشتر شود.

- جریمه رانندگان مبتنی بر رویکرد پیشگیری وضعی صرفاً بر اساس جریمه نقدی نباشد و به گونه‌ای طراحی شوند که رانندگان قبل از ارتکاب جرم به این محاسبه عقلانی دست یابند که هزینه‌های تخلف رانندگی علاوه بر جریمه نقدی، شامل محدودیت‌های اجتماعی نیز می‌شود.

#### ۷. تقدیر و تشکر

این مقاله حاصل رساله دوره دکتری دانشگاه آزاد اسلامی واحد قشم می‌باشد. از همکاری و راهنمایی کلیه اساتید ارجمند

جدول ۱: آزمون آلفای کرونباخ

مقدار آلفای	ابعاد
۰/۸۱	بیمه شخص ثالث
۰/۸۱	جریمه‌های رانندگی
۰/۸۱	دوربین‌های ثبت تخلفات
۰/۸۱	جرائم رانندگی

جدول ۲: آزمون کولموگروف اسمیرنوف، به منظور بررسی نرمال بودن متغیرهای پژوهش

متغیر	تعداد	کلموگروف - اسمیرنوف	معنی داری (P)
حمایت‌های بیمه‌ای	۳۸۴	۱/۲۲۰	۰/۱۲
جریمه‌های رانندگی	۳۸۴	۱/۳۵۴	۰/۳۲
دوربین‌های ثبت تخلفات	۳۸۴	۱/۴۷۱	۰/۳۵
جرائم رانندگی	۳۸۴	۱/۱۲۳	۰/۴۱

جدول ۳: میزان ضرایب همبستگی (آزمون رگرسیون ساده)

متغیرها	(R) ضریب همبستگی	R Square (ضریب تعیین)	آر اسکوئر تعدیل شده	خطای اندازه‌گیری
تأثیر بیمه شخص ثالث بر کاهش جرایم رانندگی	۰/۸۵۳	۰/۷۴۵	۰/۷۴۴	۰/۷۰۰۰

جدول ۴: سطح معناداری متغیر مورد مطالعه

آزمون	مجموع مربعات	درجه آزادی	میانگین مربع	F	Sig
Regression	۱۲/۲۵۸	۵	۱۲/۲۵۸	۳۴/۲۵	۰/۰۰۰
Residual	۰/۱۱۵	۵	۰/۰۰	-	-
Total	۱۵/۲۱۴	۵	-	-	-

جدول ۵: ضرایب استاندارد و غیر استاندارد آزمون رگرسیون ساده

متغیرها	ضرایب غیر استاندارد		ضریب استاندارد	T	سطح معناداری (Sig)
	خطای استاندارد	ضریب رگرسیونی	(Beta)		
تأثیر بیمه شخص ثالث بر کاهش جرائم رانندگی	۰/۸۰	۰/۳۱۴	۰/۸۵۳	۴۱/۳۶۹	۰/۰۰۰

جدول ۶: میزان ضرایب همبستگی

آزمون رگرسیون ساده				
متغیرها	(R) ضرایب همبستگی	R Square (ضریب تعیین)	آر اسکوئر تعدیل شده	خطای اندازه گیری
تأثیر جریمه‌های رانندگی بر کاهش جرائم رانندگی	۰/۸۷۹	۰/۷۵۶	۰/۷۵۵	۰/۷۰۵

جدول ۷: سطح معناداری متغیر مورد مطالعه

آزمون	مجموع مربعات	درجه آزادی	میانگین مربع	F	Sig
Regression	۱۳/۲۰۰	۳	۱۳/۲۰۰	۳۴/۲۵	۱۰/۰۰
Residual	۰/۶۳۲	۳	۰/۰۰	-	-
Total	۱۶/۲۰۱	۳	-	-	-

جدول ۸: ضرایب استاندارد و غیر استاندارد آزمون رگرسیون ساده

متغیرها	ضرایب غیر استاندارد		ضریب استاندارد	T	سطح معناداری (Sig)
	خطای استاندارد	ضریب رگرسیونی	(Beta)		
تأثیر جریمه‌های رانندگی بر کاهش جرائم رانندگی	۰/۷۹	۰/۲۱۴	۰/۸۷۹	۲۱/۱۲۳	۰/۰۰۰

جدول ۹: میزان ضرایب همبستگی

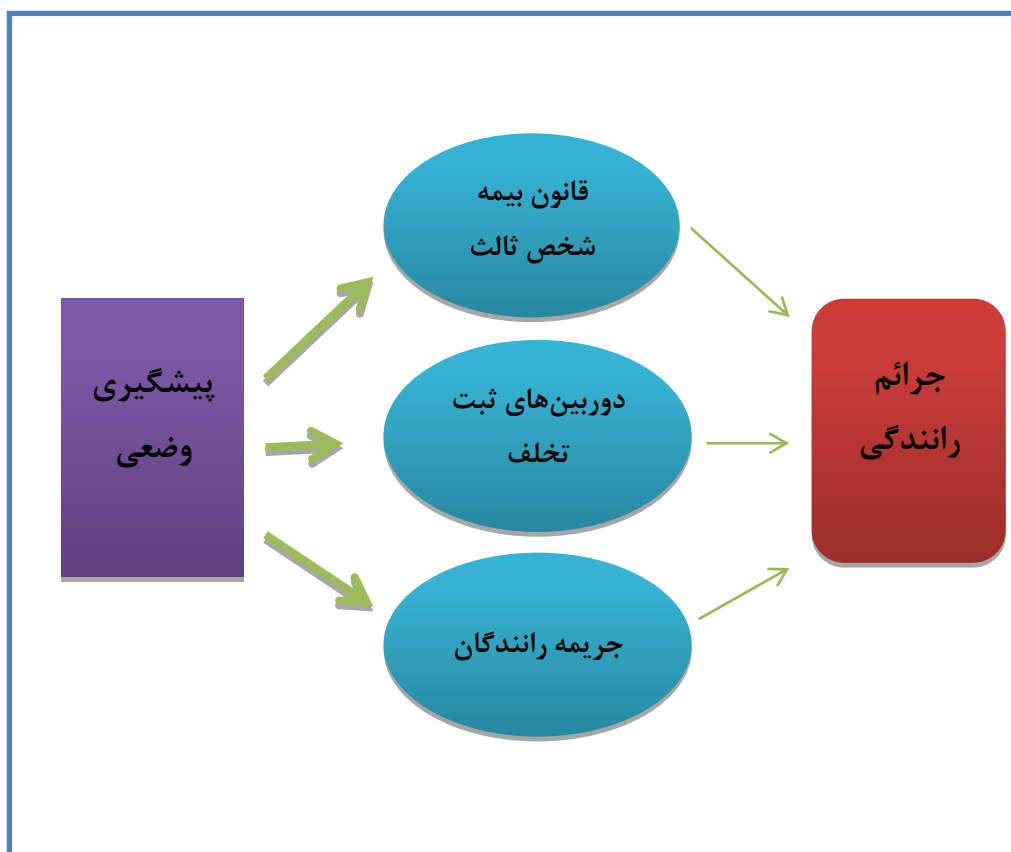
آزمون رگرسیون ساده				
متغیرها	(R) ضرایب همبستگی	R Square (ضریب تعیین)	آر اسکوئر تعدیل شده	خطای اندازه گیری
تأثیر دوربین های ثبت تخلفات بر کاهش جرائم رانندگی	۰/۸۳۴	۰/۶۵۲	۰/۶۵۱	۰/۶۰۳

جدول ۱۰: سطح معناداری متغیر مورد مطالعه

آزمون	مجموع مربعات	درجه آزادی	میانگین مربع	F	Sig
Regression	۱۲/۶۹۸	۵	۱۲/۶۹۸	۲۰/۲۵۳	۰/۰۰۰
Residual	۰/۱۲۰	۵	۰/۰۰	-	-
Total	۱۸/۳۸۴	۵	-	-	-

جدول ۱۱: ضرایب استاندارد و غیر استاندارد آزمون رگرسیون ساده

متغیرها	ضرایب غیر استاندارد		ضریب استاندارد	T	سطح معناداری (Sig)
	خطای استاندارد	ضریب رگرسیونی	(Beta)		
تأثیر دوربین های ثبت تخلفات بر جرائم رانندگی	۰/۹۴	۰/۲۱۲	۰/۸۳۴	۲۳/۱۲۴	۰/۰۰۰



مدل تحقیق

## References

1. Sloan JH, Kellermann AL, Reay DT, Ferris JA, Koepsell T, Rivara FP, et al. Handgun regulations, crime, assaults, and homicide. *New England Journal of Medicine*. 1988; 319(19): 1256-1262.
2. Felson M, Clarke RV. Opportunity makes the thief. *Police Research Series, Paper*. 1998; 98(1-36): 10-12.
3. Safaei A, Saberi R. Legal-Criminological Criteria: Crime Prevention. *Doctrines of Criminal Law, Razavi Islamic University*. 2015; 1(8): 145-179. [Persian]
4. Moghimi M, Rafati Asl S. Police and Strategies for Crime Prevention. *Social Order Research Quarterly*. 2010; 2(1): 63-97. [Persian]
5. Mir Khalili M. Prevention of delinquency in the view of Islamic criminal policy. Ph.D. Thesis. Tehran: Faculty of Law, University of Tehran; 2006. [Persian]
6. Niazi M, Askari A, Nourani E. The role of police surveillance cameras in reducing traffic violations. *Traffic Management Studies*. 2017; 1(47): 67-82. [Persian]
7. Korsell LE. Methods to prevent economic crime. brottsforebyggande radet. Stockholm: Sweden; 2005.
8. Pourkarizaki A, Gachpazan M. The effect of increasing traffic fines on traffic violations. Tehran: The 14th International Conference on Transportation and Traffic Engineering; 2015. [Persian]
9. Saffarzadeh M, Bagheri R. Comparative Studies of Traffic Fines in Iran and Other Countries. *Rahvar Extension Scientific Quarterly*. 2012; 9(17): 59-74. [Persian]
10. Fazlikhani H, Daghighi Asl A, Riahifar M. A Study of Counterfeiting Strategies in the Field of Third Party Automotive in Iran (Study of Dana Insurance). Tehran: Future National Conference on Engineering and Technology; 2016. [Persian]
11. Kashfi S. Prevention of Unintentional Driving Crimes with Emphasis on the Law of Compulsory Insurance for Damage to Third Parties Due to Vehicle Accidents. *Law Enforcement Research*. 2018; 1(81): 169-198. [Persian]
12. Fattahi M. The effect of insurance support on treatment interventions, harm reduction and social support for drug abuse. Shiraz: World Conference on Psychology and Educational Sciences, Law and Social Sciences at the Beginning of the Third Millennium; 2016. [Persian]
13. De Pauw E, Daniels S, Brijs T, Hermans E, Wets G. An evaluation of the traffic safety effect of fixed speed cameras. *Safety Science*. 2014; 62: 168-174.
14. Mohammad Nasl GH. Review of the Crime Prevention Bill. *Quarterly Journal of Crime Prevention Studies*. 2007; 1(5): 67-90. [Persian]
15. Clarke RV, Newman GR. Superhighway robbery: Preventing e-commerce crime. Cullompton: Willan Publishing; 2003.
16. Clarke R, Eck JE. Become a problem-solving crime analyst in 55 Steps. London: Jill Dando Institute of Crime Science, UCL; 2003.
17. Clarke RV. Situational Crime Prevention. in Michael Tonry and David P. Farrington {eds}, Building a Safer Society: Strategic Approaches to Crime Prevention, Crime and Justice. Chicago: University of Chicago Press; 1995. Vol.19.
18. Tilley N. Crime prevention and the safer cities story. *The Howard Journal of Criminal Justice*. 1993; 32(1): 40-57.
19. Horre Ameli M. Wasa'il al-Shia. Beirut: Al alBayt Le Ehya al-Torath; 1977. p.20, 27, 29, 188. [Arabic]
20. Najafi Abrand abadi AH. Lectures on Criminal Sociology. Tehran: Shahid Beheshti University; 2005. [Persian]
21. Cornish DB, Clarke RV. Opportunities, precipitators and criminal decisions: A reply to Wortley's critique of situational crime prevention. *Crime Prevention Studies*. 2003; 16: 41-96.
22. Rausch C. Combating serious crimes. A hand book for policymakers and practitioners. Washington: United States Institute of Peace Press; 2006.
23. Shaftoe H. Crime prevention: Facts, fallacies and the future. Palgrave Macmillan: Macmillan International Higher Education; 2017.
24. A.Von Hirsch D, Wakefield GA. Ethical and social perspectives on situational crime prevention. Edited by Garland D, Von Hirsch A, Wakefield A. Oxford: Hart; 2000.
25. Lilly JR, Cullen FT, Ball RA. Criminological theory: Context and consequences. USA: SAGE Publications, Inc; 2018.
26. Bright J. Crime prevention in America: A British perspective. Chicago: Office of International Criminal Justice The University of Illinois at Chicago; 1992.

27. Carroll J, Weaver F. Shoplifter's Perceptions of Crime Opportunities: A Process-tracing Study. In *The Reasoning Criminal*. Edited by Derek B, Cornish C, Ronald V. New York: Springer-Verlag; 1986.
28. Hosseinabadi A. Review of Article 7 of the Civil Liability Law. *Journal of Doctrines of Criminal Law*. 2006; 3(20): 3-22. [Persian]
29. Sheikhan A. Rule of Danger. 1st ed. Tehran: Jangal Publishing; 2013. [Persian]
30. Jones N, Shahrokh T. Social protection pathways: shaping social justice outcomes for the most marginalised, now and post-2015. London: The Overseas Development Ins Titute; 2013.
31. Mohammadi M, Abdali M, Akbarineh P. Principles of Civil Liability Arising from the Act of Object (Building and Animal) in Iranian and French Law Based on the French Civil Code 2016. *Comparative Law Research*. 2017; 20(4): 133-163. [Persian]
32. Qasemzadeh M. Obligations and civil liability without a contract. 7th ed. Tehran: Mizan Publishing; 2000. [Persian]
33. Nizami N, Prasad N. Decent work: concept, theory and measurement. Singapore: Springer; 2017.
34. Katuzian N. Special Liability of Car Owner, in: *Liability for Driving Accidents*. 2nd ed. Tehran: University of Tehran Press; 2002. [Persian]
35. Izanloo M. Critique and Analysis of the Compulsory Insurance Law Amendment Law. *Law Quarterly*. 2008; 38(4): 37-56. [Persian]
36. Rahmani A, Hashemi M. Social support in decent work (with emphasis on social insurance support and the challenges it faces in the Iranian social security system). *Social Welfare Research Quarterly*. 2018; 18(69): 9-54. [Persian]
37. Browne E. Social protection: Topic guide. Birmingham: GSDRC, University of Birmingham; 2015. p.1-41.



## Majale "Akhlaq-i zīstī" (i.e., Bioethics Journal)

2021; 11(36): e19

<https://doi.org/10.22037/bioeth.v11i36.35746>



### ORIGINAL RESEARCH



# Investigating The Effect of Situational Prevention Through Third Party Insurance, Cameras for Recording Violations and Driving Fines on Reducing Driving Offenses (Case Study: Shiraz)

Ali Alizadeh Arand<sup>1\*</sup>, Abouzar Salarifar<sup>2</sup>, Ahmad Ramezani<sup>3</sup>

1. Department of Criminal Law and Criminology, Qeshm Branch, Islamic Azad University, Qeshm, Iran.

2. Department of Criminal Law and Criminology, Bandar Abbas Branch, Islamic Azad University, Bandar Abbas, Iran.

3. Department of Criminal Law and Criminology, University of Science and Culture, Tehran, Iran.

### ARTICLE INFORMATION

#### Article history:

**Received:** 08 August 2021

**Accepted:** 13 November 2021

**Published online:** 06 December 2021

#### Keywords:

Driving Crimes

Third Party Insurance

Violation Cameras

Situational Prevention

\* Corresponding Author: Ali Alizadeh Arand

Address: Department of Criminal Law and Criminology, Qeshm Branch, Islamic Azad University, Qeshm, Iran.

Postal Box: 7915893144

Email: a.alizadeh7788@gmail.com

### ABSTRACT

**Background and Aim:** Situational prevention refers to a situation in which it makes the circumstances of committing a crime difficult, dangerous, and somewhat unattainable. The purpose of this study was to investigate the effect of insurance protections, driving fines and violation recording cameras on the scope of driving crimes.

**Materials and Methods:** The present study is an applied research in terms of purpose and descriptive-analytical in terms of method and a researcher-made questionnaire was used in it. The number of samples was calculated using Cochran's formula 384 person. The validity of the questionnaire questions was confirmed by professors and its reliability was calculated by Cronbach's alpha test of 0.81. Then, after confirming and determining the validity and reliability, the questionnaire was distributed by the researcher among the citizens of Shiraz by simple random sampling method. SPSS 22 software was used to analyze the data obtained from the questionnaire. Kolmogorov - Smirnov test showed that the distribution of data was normal. Finally, a simple linear regression test was used to test the research hypotheses.

**Ethical Considerations:** In all stages of writing this article and distributing the questionnaire among the participants, the principle of honesty and trustworthiness has been regarded.

**Findings:** The basic premise of this article is that the Third Party Insurance Act, the camera for recording violations and driving fines are considered as situational prevention tools that are effective in reducing driving crimes.

**Conclusion:** The results of regression analysis showed that insurance protections, driving fines and violation recording cameras have a positive and significant effect on traffic crimes with a 95% confidence level and  $\text{sig} < 0.05$ .

© Copyright (2018) Medical Ethics and Law Research Center, Shahid Beheshti University of Medical Sciences, Tehran, Iran.

Cite this article as: Alizadeh Arand A, Salarifar A, Ramezani A. Investigating The Effect of Situational Prevention Through Third Party Insurance, Cameras for Recording Violations and Driving Fines on Reducing Driving Offenses (Case Study: Shiraz). *Majale "Akhlaq-i zīstī" (i.e., Bioethics Journal)*. 2021; 11(36): e19.

This Open Access Article Distributed under the Terms of the Creative Commons Attribution Non-Commercial License 4.0 (CC BY-NC 4.0)