

بسیاری از داروهای مورد استفاده بدون نسخه از جمله داروی ضد سرفه، سرماخوردگی، آنفولانزا و زکام باعث گیجی ناخواسته می شوند که ممکن است رانندگی را با مشکل روبه رو کند.

شهر وند اهمايش فرصت های حقوقی حفاظت واحیای دریاچه ارومیه توسط دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران و با مشارکت دپارتمان حقوق دانشکده تیلبرگ هلند بیست و پنجم فروردین سال ۱۳۹۸ برگزار می شود. این همایش که با حمایت دانشگاه تهران برگزار می شود، در ۵ محور پیل های تخصصی برگزار می کند که عبارتند از: نقد و ارزیابی قوانین مقررات آب و آثار آن بر حفاظت واحیای دریاچه ارومیه، مشارکت ذینفعان در پایداری واحیای دریاچه ارومیه، ارزیابی عملکرد عوامل موثر در بروز وضع موجود دریاچه ارومیه از گذشته تا حال، بهره گیری از تجارب بین المللی در راستای حفاظت و احیای دریاچه ارومیه و الزامات زیست محیطی پایداری، حفاظت واحیای دریاچه ارومیه. علاقه مندان به شرکت در این همایش می توانند چکیده مقاله های خود را با محوریت یکی از موضوعات بالا به همراه نام و نام خانوادگی وسوابق نویسنده، فهرست نشریات مرتبط و نیر راههای ارتباطی با نویسندگان جمله پست الکترونیکی وشماره تماس خود را تا تاریخ ۲۲ بهمن امسال به آدرس [LakeUrmia.Conference@gmail.com](mailto:LakeUrmia.Conference@gmail.com) ارسال کنند.



عکس: سعید غلامحسینی / شهر وند

**در بیشتر سوانح هوایی، ریلی و بین راهی واکاوی ها برای یافتن مقصر حادثه به خطای انسانی ختم می شود؛ به واقع خطای انسانی عامل اصلی حوادث در کشور است**

## مقصر مورد نظر در قید حیات نمی باشد

»

**فرسودگی قطعات هم قصه خود را دارد**

**عین الله اردشیری، کاپیتان حمل و نقل هوایی** | ما به متخصصان اهمیت نمی دهیم و بعضاً ضوابط جای خود را به روابط می دهند و همین مسأله آسیب های جدی ای وارد می کند، بی توجهی به زیرساخت ها هم به نوبه خود در این حوادث دخیل اند و نمی توان تأثیر آنها را نادیده گرفت، فرسوده بودن هم قصه مختص به خودش را دارد. به نظر می رسد در خطای انسانی باید از سوءمدیریت ها گفت؛ نه تنها شخصی که به عنوان کاربر از وسیله نقلیه استفاده می کند. یکی از نقاط ضعف این است که ما از مدیران کارآمد تقدیر نمی کنیم و در مقابل مدیر ناکارآمد هم به همان نسبت از تنبیه شدن و توبیخ درمان می ماند. آموزش کاربران یکی از مقوله های مهم در هر مبحثی است که گاهی اوقات کوتاهی ها و چشم پوشی هایی را در آن شاهدیم. این مسأله در نهایت منجر به اهمیت فرد متخصص می شود که در تمام دنیا جایگاه خاص خود را دارد و در هر زمینه و عرصه فعالیت اجتماعی و اقتصادی و... متخصصان اولویت دارند. در یک حادثه نمی توان یک عامل را به عنوان عامل اصلی حادثه عنوان کرد، چون عوامل مختلف به شکل سلسله مراتب در این مسأله دخیل اند و هر یک به میزان اهمیت و تأثیرگذاری که دارند، به میزان و شدت حادثه می افزایند، البته در بعضی حوادث خطای انسانی به معنای قصور کاربر وسیله را داشته ایم که همین مسأله هم به کاستی های آموزش کاربر متخصص برمی گردد. فرسودگی قطعات هم قصه خود را دارد. وقتی حادثه ای رخ می دهد، همه عوامل از کوچکترین فرد تا بالاترین مقام مجموعه در آن دخیل هستند و تنها نمی توان به یک عامل اکتفا کرد، چون اگر هر یک از این عوامل به درستی کار خود را انجام دهند، بی شک در نهایت نتیجه مطلوب میسر خواهد شد.

»

می دهند که همه اینها در نهایت هزینه گزافی را در کنار شهروندان به جامعه تحمیل می کند. این خسارت ها به چه شکل واقعا محاسبه می شود؟»  
پیشگیری از سوانح سرمایه گذاری خوبی است و به همین منظور است که جوامع پیشرفته در این

بی مهوری شده، آسیب آن به جامعه و شهروندان وارد شده است. ما سالانه بیش از ۱۸ هزار نفر تنها در حوادث تلفات جانی داریم؛ این در حالی است که بعضی افراد در اثر این حوادث دچار معلولیت می شوند و سلامت عضوی از بدنشان را از دست

سال حادثه	مشخصات پرواز	محل سقوط	تلفات	علت حادثه
مهرماه ۹۱	واژگونی اتوبوس دانش آموزان بروجنی	اهواز - بروجن	۲۶ نفر	به دلیل تخطی از سرعت مجاز
اردیبهشت ۹۳	واژگونی اتوبوس شرکت واحد	بزرگراه آزادگان تهران	۸ نفر	سرعت بالای راننده
خرداد ۹۴	سقوط اتوبوس گردشگران عراقی به دره	محور کرج - چالوس	۲۳ نفر	عدم توانایی راننده در کنترل وسیله نقلیه
تیر ۹۵	سقوط اتوبوس حامل سربازان به دره	کیلومتر ۵ محور نور ریز	۱۹ نفر	انحراف از جاده و ناتوانی راننده در کنترل اتوبوس
شهریور ۹۶	واژگونی اتوبوس دانش آموزان هرمزگانی	محور بندرعباس - شیراز	۹ نفر	خستگی و خواب آلودگی راننده
دی ماه ۹۷	واژگونی اتوبوس دانشجویان	محیط دانشگاه معلوم تحقیقات	۱۰ نفر	دروپله اول سکنه راننده و بعد خروج ناگهانی از مسیر و در نهایت عامل اصلی خطای راننده اعلام شد

سال حادثه	مشخصات پرواز	محل سقوط	تلفات	علت حادثه
سال ۹۱	بالگرد امداد رسانی به حادثه تصادف مینی بوس در محدوده «ملک آباد»	در منطقه خین عرب در نزدیکی بیمارستان طالقانی مشهد سقوط کرد	همه سرنشینان جان خود را از دست دادند	به علت مه آلود بودن هوا با کابل فشار قوی برخورد و سقوط کرده است
مرداد ۹۳	آنتونوف-۱۴۰، ایران ۱۴۰ هواپیمای متعلق به شرکت سپاهان ایر	از تهران به مقصد طبرستان	۳۸ نفر کشته و ۱۰ نفر زخمی	پس از گذشت بیش از ۱۸ ماه نقص فنی عامل سقوط اعلام شد
آذر ۹۵	یک فروند بالگرد متعلق به شرکت پنها	در دریاچه چیتگر	۶ نفر به بیمارستان منتقل شدند و دو نفر جان باختند	نمی توان در مورد علت آن اظهار نظر کرد
بهمن ۹۶	ATR ۷۲-۲۱۲ یک فروند هواپیمای ۳۷۰۴	از تهران عازم یاسوج و بر فراز سمیرم سقوط کرد	همه مسافران و سرنشینان این هواپیما جان خود را از دست دادند	خطای خلبان علت عمده سانحه پرواز تهران - یاسوج

**شهر وند** | «سقوط اتوبوس حامل سربازان به دره»، «سقوط اتوبوس گردشگران عراقی به دره»، «سقوط هواپیمای ایران ۱۴۰»، «برخورد دو قطار» و... حوادثی است که در بیشتر موارد مقصرانشان کاربران وسایل نقلیه یا همان راننده ها یا خلبان ها اعلام شده است. آخرین مثال واژگونی اتوبوس دانشگاه واحد علوم و تحقیقات است که با ۱۰ نفر تلفات جانی و در نهایت با چشم پوشی از نبود گارد ریل و فرسوده بودن اتوبوس و... خطای انسانی یکی از عوامل این اتفاق شناخته و معرفی شد تا برای چندمین بار این سوال مطرح شود که سهم خطای انسانی در تکرار این تجربیات تا چه میزان است و چرا با تکرار این حوادث و گفتن از سهم بالای خطای انسانی، هنوز خطای انسانی سهل ترین و دم دستی ترین دلیل برای بروز حوادث است؟  
**خطای انسانی مدیریت تکه مغفول مانده**  
**پازل حوادث**

«۹۰ درصد حوادث ریلی خطای انسانی است»، «طبق اسناد ایگانو از هر چهار سانحه هوایی سه سانحه به خاطر خطای انسانی رخ داده است» و «از هر ۱۰۰ تصادفی که در جهان اتفاق می افتد، در حدود ۹۰ تا ۹۵ مورد رد پای از خطای انسانی دیده می شود». گفته هایی که متهم ردیف اول تکتک حوادث را خطای انسانی اعلام می کند؛ متهمی که در تمامی حوادث همچون هوایی، ریلی و... نقش آفرینی می کند. مهدی هاشمی، عضو کمیسیون عمران مجلس نهم در این باره به «شهر وند» می گوید: «در تمام سوانح سه عامل را دخیل می دانند؛ خطای انسانی، وسیله نقلیه و زیرساخت ها اما به نظر من خطای انسانی را باید از بعد دیگری مورد واکاوی قرار بدهیم.» هاشمی خطای انسانی را معطوف به کاربر وسیله نقلیه چه هوایی، چه ریلی و چه بین راهی نمی داند: «خطای انسانی می تواند عامل اصلی، مهمترین یا بزرگترین دلیل حوادث باشد؛ اما نه صرفاً فردی که با وسیله نقلیه کار می کند. خطای انسانی مدیریت کجای این حوادث محاسبه می شود؟ بخشی که توجهی به وسایل ندارد و از کنار زیرساخت ها و اهمیت آنها به راحتی عبور می کند. واقعیت امر این است که در بررسی این حوادث نقش مدیریت گم می شود؛ چون بخش قابل توجهی از این حوادث انسانی است و چه در زمینه وسایل نقلیه و چه در حوزه زیرساخت ها، مدیریت می تواند ارتقا و بهبود را ایجاد کند. یعنی از آموزش و مدیریت کاربران تا بهبود وسیله نقلیه و زیرساخت ها.»

عضو کمیسیون عمران مجلس نهم عامل خطای انسانی از جنس مدیریتی آن را از عوامل دیگر مهمتر دانسته و می گوید: «این نقص اگر از سه عامل دیگر پررنگ تر نباشد، کم رنگ تر نیست؛ اما متأسفانه این موضوع مورد توجه قرار نمی گیرد و بعضاً در بیشتر حوادث مخفی باقی می ماند. از آنجا که مدیریت استاندارد اعمال نمی شود، طبیعتاً وسایل، کاربر و زیرساخت های استاندارد هم به چشم نمی خورند.» تشویق و تنبیه همیشه یکی از مباحث مهم مدیریتی بوده؛ مبحثی که به مدیران می آموزد چطور با این دو مورد بهره روری را بالا ببرند و از کارآمدی کارمندان نشان استفاده کنند. اگر چه این مباحث در زمینه حوادث، خود مدیران را نشان رفته و به اهمیت آن تأکید دارد. هاشمی تنبیه و تشویق مدیران را هم بی تأثیر ندانسته و می گوید: «گر در هر یک از حوادثی که پیش می آید به خطای انسانی یعنی مدیریتی آن توجه شود، بی شک نقش مدیر نمود بهتری می یابد. در واقع در چنین شرایطی بهبود یا بدتر شدن وضع کاملاً مشخص می شود و به تناسب آن می توان به جامعه تحمیل می کند؛ به عنوان مثبت داد؛ رویه ای که می تواند راهگشا باشد.»

دست اندر کاران کنترل سوانح در کشورهای توسعه یافته اعتقاد دارند که تا سال ۲۰۲۰ شاهد رشد ۵۰ درصدی مرگ و میر و معلولیت های ناشی از سوانح خواهیم بود. عضو کمیسیون عمران مجلس نهم در کنار موضوع تلفات جانی حوادث، اشرارهای هم به هزینه های سربار حوادث به جامعه می کند: «واقعیت تلخ حوادث این است که در کنار تلفات جانی و خسارات مالی که تحمیل می شود، هزینه سرباری را نیز به جامعه تحمیل می کند؛ به عنوان نمونه در حادثه دانشگاه واحد علوم و تحقیقات نمی شود به هیچ شکلی محاسبه کرد؛ جامعه با دست دادن افرادی که در این حادثه جان خود را از دست دادند به چه میزان خسارت معنوی را متحمل شده است.» پیشتر از ۸۵ درصد مرگ و میرها و ۹۰ درصد از سال های از دست رفته عمر در اثر حوادث ترافیکی در کشورهای کم درآمد یا با درآمد متوسط و به وقوع می پیوندد و عابرین پیاده،