

تأثیر قوانین راهنمایی و رانندگی و نوع رفتار پلیس راهور در رشد اخلاقی شهروندان

حسن بوسلیکی*

چکیده

در فرایند رشد اخلاقی می‌توان دو نگاه را از هم متمایز کرد؛ نگاه روان‌شناختی و جامعه‌شناختی؛ در نوشتار حاضر تلاش بر آن است که با تلفیق هر دو نگاه، تأثیر یکی از نهادهای اجتماعی (پلیس، به‌خصوص راهور) بر رشد اخلاقی افراد جامعه بررسی شود. از میان عناصر مختلف نظام راهنمایی و رانندگی، تنها به قوانین و مجریان (پلیس راهور) می‌پردازیم. داده‌های این پژوهش با مطالعه میدانی و تجربه‌های زیسته پژوهشگر (به‌عنوان شهروند و راننده) و نیز اسناد مربوط به قوانین راهنمایی و رانندگی به دست آمده است. برای تحلیل داده‌ها نیز از یافته‌های روان‌شناختی بهره گرفته شده است. در این نوشتار نگاهی انتقادی خواهیم داشت و بیشتر بر جنبه مانعیت قوانین راهنمایی و رانندگی و رفتارهای پلیس برای رشد اخلاقی متمرکز خواهیم بود. ادعای این نوشتار این است که برخی قوانین راهنمایی و رانندگی و نیز رفتارهای پلیس، رشد اخلاقی افراد جامعه را مختل کرده و به‌مثابه مانع رشد عمل می‌کند.

واژگان کلیدی

قوانین راهنمایی و رانندگی، رفتارهای پلیس راهور، رشد اخلاقی، موانع رشد اخلاقی، اخلاق کاربردی.

طرح مسئله

ارتقای سطح اخلاقی جامعه از دیرباز دل‌مشغولی همه مصلحان اجتماعی بوده است. شناسایی همه

* دانشجوی دکتری اخلاق اسلامی دانشگاه معارف اسلامی و عضو هیئت علمی مؤسسه آموزش عالی اخلاق و تربیت.

bosaliki@yahoo.com

تاریخ پذیرش: ۹۵/۱۱/۱۸

تاریخ دریافت: ۹۵/۶/۲

عوامل دخیل در رشد اخلاقی جامعه و آنگاه کنترل آنها کاری تقریباً محال می‌نماید. اندیشمندان در حوزه‌های مختلف علوم به کشف ابعادی از این موضوع پیچیده پرداخته‌اند؛ روان‌شناسان، جامعه‌شناسان، فرهنگ‌پژوهان، مردم‌شناسان، اندیشمندان تعلیم و تربیت و

مناسب است تمایزی میان رشد اخلاقی^۱ و تربیت اخلاقی^۲ قائل شویم: مباحث رشد اخلاقی جنبه توصیفی داشته و تنها به شناسایی عوامل دخیل، مراحل، موانع، مکانیزم‌های دخالت عوامل و ... می‌پردازند. اما تربیت اخلاقی دانشی هنجاری بوده و تلاش می‌کند برنامه‌ای برای ارتقای اخلاقی افراد ارائه کند. در این بین، شاخه جدیدی از مطالعات اخلاق سربرآورده است که به «اخلاق کاربردی»^۳ نامبردار شده است. این شاخه از مطالعات اخلاق، به ارزش‌گذاری اعمال، سیاست‌ها و پدیده‌های اجتماعی می‌پردازد (جمعی از نویسندگان، ۱۳۸۷: ۱۶) ارزیابی اخلاقی عملکرد نهادها، سازمان‌ها و برنامه‌ها از جمله مأموریت‌های اخلاق کاربردی است.

این نوشتار به‌مثابه مطالعه‌ای در حوزه اخلاق کاربردی، بر آن است تا عملکرد یکی از نهادهای رسمی کشور، یعنی راهنمایی و رانندگی را از منظر روان‌شناسی اخلاق ارزیابی کند.^۴ هدف این بررسی فراهم کردن بخشی از پازلی است که در صورت تکمیل شدن، می‌تواند مبنایی برای تعیین حکم اخلاقی درباره این نهاد باشد. قلمرو این پژوهش تنها شامل «قوانین راهنمایی و رانندگی و رفتار پلیس در قبال رانندگان» است و سایر بخش‌های این نهاد (از قبیل رویه‌های قانون‌گذاری، رفتارهای ترافیکی رانندگان، دستگاه‌های تأمین‌کننده زیرساخت‌های رفتارهای ترافیکی؛ یعنی نهادهای سازنده جاده‌های بین شهری و خیابان‌های شهری) را به پژوهش‌های دیگر واگذار کرده است. می‌توان براساس روی‌آورد آسیب‌شناختی حاکم بر این پژوهش، سؤال اصلی را این‌گونه تنسیق کرد: قوانین راهنمایی و رانندگی و رفتارهای پلیس راهور چه موانعی در مسیر رشد اخلاقی افراد جامعه ایجاد می‌کنند؟ البته این نگاه آسیب‌شناختی به معنای انکار نقش بی‌بدیل پلیس در برقراری نظم اجتماعی نیست.

در نقد قوانین باید توجه داشت وقتی تنها از یک جنبه مورد ارزیابی قرار می‌گیرند، ممکن است ناقص، ناکارآمد و بلکه مضر به نظر برسند، ولی اگر نگاهی جامع داشته باشیم، شاید در موازنه مفاسد و مصالح در نهایت قانون‌گذار را در تصویب آنها برحق بدانیم. لذا تأکید بر این نکته لازم می‌نماید که مطالب این نوشتار

1. Moral Development.
2. Moral Education.
3. Applied Ethics.

۴. در نوشته‌های تخصصی درباره اخلاق پلیس، پلیس به‌عنوان یکی از نهادهای اجتماعی (social institution) مورد بررسی است نه صرفاً یک حرفه (profession) در کنار سایر حرفه‌ها. از جمله ر. ک:

Walker, N., 2012, "police accountability", in Ruth Chadwick (chief ed) encyclopedia of applied ethics (second edition), Elsevier, p. 474 - 484.

تأثیر قوانین راهنمایی و رانندگی و نوع رفتار پلیس راهور در رشد اخلاقی شهروندان □ ۲۳

نباید ملاک نهایی برای قضاوت باشد و باید قضاوت را تا بررسی همه ابعاد مسئله (به خصوص برهم کنش نهاد راهنمایی و رانندگی با سایر نهادهای جامعه) به تعویق انداخت.

لازم به ذکر است که در نوشته‌های تخصصی، بخشی از مباحث اخلاق پلیس ذیل اخلاق نظامی‌گری^۱ پیگیری می‌شوند.^۲ هر چند پلیس راهور ایران یک نیروی مسلح تلقی نمی‌شود، ولی می‌توان آن را یک نیروی نظامی به حساب آورد و برخی مباحث مشترک اخلاق نظامی‌گری را بر آن تطبیق کرد ولی این رویکرد در این نوشتار حاکم نیست. برخی نوشته‌ها نیز اخلاق پلیس را ذیل اخلاق نیروهای امنیتی پیگیری کرده‌اند،^۳ که این اندراج درباره بخش‌های دیگر پلیس (غیر از پلیس راهور) برقرار است. در این نوشتار مباحث اخلاقی پلیس راهور ذیل اخلاق اجرای قانون^۴ در نظر گرفته شده است، کما اینکه بخش قابل توجهی از نوشته‌های معاصر چنین کرده‌اند.^۵

لازم به ذکر است که هدف این پژوهش پیشنهادسازی نیست، بلکه تنها بر آن است تا خلأها و نقاط آسیب را نشان دهد. پیشنهادسازی باید مبتنی بر مطالعات گسترده باشد که قطعاً از این نوشتار خارج است.

ابعاد ناسازگار قوانین راهنمایی و رانندگی و رفتارهای پلیس با رشد اخلاقی

نظارت‌های پلیس

روزانه شاهد نصب دوربین‌های بیشتر و البته پیشرفته‌تر در معابر شهری و برون‌شهری هستیم. گویا پلیس راهور توسعه و دقت نظارت‌های خود را نقطه قوتی به حساب می‌آورد، هرچه نظارت بیشتر، بهتر. شاید بتوان «هر راننده، یک دوربین» را یکی از توصیفات آرمان‌شهر پلیس‌ها^۶ دانست. درحالی‌که اگر نگاهی

1. military ethics.

۲. از جمله:

Fotion, N., 2012, "military ethics", in Ruth Chadwick (chief ed) encyclopedia of applied ethics (second edition), Elsevier.

Cook, Patricia, 2015, "A Profession Like No Other", in George Lucas (ed), Routledge Handbook of Military Ethics, Routledge, New York.

۳. از جمله:

Burke, Anthony, 2007, *Beyond security, ethics and violence*, Routledge.

4. ethics of law enforcement.

۵. برای مثال در منشور اخلاقی اجرای قانون (Law Enforcement Code of Ethics) (مصوب اتحادیه بین‌المللی رؤسای پلیس؛ ۱۹۸۹) اکثراً سخن از اخلاق پلیس است (برای مشاهده متن این منشور، ر. ک: <http://ethics.iit.edu/ecodes/node/3353>)

همچنین ر. ک:

Barker, Tom, 2011, *Police Ethics: Crisis in Law Enforcement*, Charles C Thomas. Publisher, LTD.

۶. شاید بتوان در تعبیری ابتکاری و کمی ژورنالیستی آن را «پلیسوتوپیا» نام گذاشت!

تربیتی و رشدی داشته باشیم، باید به سمت کاهش نظارت‌های بیرونی حرکت کنیم و «هر راننده یک پلیس» شعار ما باشد. یعنی به تدریج کنترل درونی را جایگزین نظارت‌های بیرونی کنیم. این جریان، شهروندان را در رشد اخلاقی نیز یاری خواهد رساند چراکه در بحث‌های رشد اخلاقی، مفهوم وجدان با کنترل درونی گره خورده است (گروزک، ۱۳۸۹: ۳۶۹) جهانی را تصور کنید که در هر گوشه‌ای دوربینی هوشمند نصب شده و همه حرکات و سکنات شهروندان توسط دستگاه‌های نظارتی کنترل می‌شود. آیا ساختار نظارتی چنین جامعه‌ای در راستای اخلاقی کردن شهروندان است؟ شاید بتوان در چنین جوامعی سراغی از تخلف‌های کلان و زیرپوستی گرفت که بسیار وحشتناک‌تر و خطرناک‌تر از تخلفات عادی است که در غیاب دوربین‌ها اتفاق می‌افتاد.^۱

این نکته نیز شایان ذکر است که گویا در خوش‌بینانه‌ترین حالت، سیاست قانون‌گذاران در ایجاد التزام به قوانین راهنمایی، براساس شرطی‌سازی کنشگر^۲ است.^۳ یعنی تلاش بر این است که با تضعیف رفتار خطا (جریمه نقدی برای تخلفات) احتمال وقوع آن پایین بیاید. اما آنچه در واقع اتفاق افتاده، یک شرطی‌سازی کلاسیک^۴ است^۵ که در آن، میان حضور پلیس (محرک غیرشرطی) و احساس ناخوشایند (پاسخ غیرشرطی) ارتباط برقرار شده است. در این شرطی‌سازی، محرک غیرشرطی، ضرر مالی (ناشی از جریمه) بوده، پاسخ غیرشرطی، احساس ناخوشایند است که براساس هم‌آیی محرک غیرشرطی (ضرر مالی ناشی از جریمه) با محرک شرطی (حضور پلیس)، پاسخ غیرشرطی به محرک شرطی سرایت می‌کند. یعنی رانندگان با مشاهده پلیس است که حالت ناخوشایند (ناراحتی، اضطراب، ترس و ...) را تجربه می‌کنند، نه هنگام «تخلف از قوانین». علاوه بر این، در مورد شرطی‌سازی کنشگر نیز مطالعات نشان داده‌اند که سیاست ژتونی سبب التزام موقت هستند (پالمر، ۱۳۸۵: ۲۹۵) و در غیاب محرک غیرشرطی، به تدریج رفتار مورد انتظار قطع می‌شود و به اصطلاح خاموشی اتفاق می‌افتد (هرگنهان، ۱۳۸۶: ۱۰۹) یعنی عملاً بجای اینکه احتمال وقوع تخلف

۱. در موردی خطرآفرین، شب هنگام در بزرگراهی به ناگاه متوجه سبقت از راست خودروبی مشکی از خودروی خود شدم که با سرعت سرسام‌آور حرکت می‌کرد. آنچه خطر این سبقت را چند برابر کرد، این بود که خودروی مزبور برای مخفی ماندن از دید دوربین‌ها کاملاً چراغ خاموش حرکت می‌کرد به طوری که با وجود رنگ مشکی آن، حتی در فاصله بسیار کم، حرکت آن محسوس نبود و ممکن بود منجر به تصادفی خطرناک شود.

2. Operant Conditioning.

۳. در شرطی‌سازی کنشگر، وقتی رفتاری از جاندار صادر می‌شود، به کمک نتایج آن (تقویت یا تنبیه) احتمال تکرار آن کنترل می‌شود. یعنی با تقویت (ارائه امری خوشایند به فاعل)، احتمال تکرار آن بالا می‌رود و با تنبیه (ارائه امری ناخوشایند به فاعل) احتمال تکرار آن پایین می‌آید. در شرطی‌سازی کنشگر، پیامدهای رفتار عامل کنترل رفتارهای بعدی هستند.

4. Classical Conditioning.

۵. برای مطالعه بیشتر درباره انواع شرطی‌سازی، ر.ک: هرگنهان، بی. آر. و السون، متیو اچ. (۱۳۸۶)، مقدمه‌ای بر نظریه‌های یادگیری، فصل ۳.

کاهش یابد، مردم در غیاب پلیس و دوربین‌های نظارتی، بدون هیچ حالت ناخوشایندی تخلف می‌کنند. یکی دیگر از جلوه‌های نظارتی پلیس که ظاهری فرهنگی دارد، پدیده همیار پلیس است.^۱ این همیاران که از میان فرزندان کم سن و سال خانواده‌ها انتخاب می‌شوند، در واقع توسعه نظارت پلیس به داخل خودروی خانواده‌ها است. تصور کنید که خودروی حامل خانواده در جاده در حرکت است و پدر خانواده دقایقی قبل تخلفی انجام داده است، خودرو به ایستگاه پلیس راه می‌رسد و مأمور پلیس سراغ همیار خود داخل خودرو می‌رود و از او درباره تخلفات رانندگی پدرش سؤال می‌کند. در اینجا چند اتفاق ممکن است بیفتد: یکی اینکه فرزند گزارش تخلفات را به پلیس بدهد و پدر هم سکوت کند؛ دیگر اینکه پدر از در انکار درآید و فرزند را متهم به دروغ‌گویی نماید؛ احتمال دیگر اینکه فرزند متوجه موقعیت پدرش بشود و به پلیس دروغ بگوید؛ احتمال دیگر اینکه پدر قبل از رسیدن به پلیس راه، فرزند را به دروغ‌گویی وادار کند (با تهدید یا تطمیع) شاید بتوان احتمالات دیگر را نیز به میان آورد ولی روشن است که احتمالات یادشده اکثراً در مسیری خلاف رشد اخلاقی هستند؛ چه پدر فرزند را به دروغ‌گویی متهم کند (یعنی خودش به خاطر منافع دروغ بگوید)؛ چه فرزند به خاطر پدر دروغ بگوید (مرحله اول کلبرگ)؛ چه فرزند راست بگوید و پدر پیش پلیس شرمند شود (کاهش اقتدار پدر در حضور خانواده)؛ چه اینکه فرزند به خاطر دروغ‌گویی از پدر رشوه دریافت کند (مرحله دو کلبرگ) و

نکته حائز اهمیت در این مورد، تفاوت نگاه کودکان با بزرگسالان در باب مسئولیت اخلاقی است. کودکان در قضاوت درباره تخلفات اخلاقی، تنها به آثار عینی اعمال توجه دارند (مسئولیت عینی) ولی بزرگسالان در کنار آثار عینی به نیت فاعل هم توجه دارند (مسئولیت ذهنی) (پیاژه، ۱۳۷۹: ۱۰۶) همین تفاوت نگاه سبب می‌شود اختلافی درون خانواده راه یابد، چراکه فرزند دارای نگاه مسئولیت عینی، داور خوبی برای تخلف پدر نیست. چه بسا پدر واقعاً در انجام تخلف موجه بوده باشد و حتی اگر خود پلیس در آن موقعیت حضور می‌داشت، رفتار پدر را خطا تلقی نمی‌کرد ولی کودک تنها به ظاهر عمل نظر دارد و کاری به دلایل پدر برای ارتکاب آن ندارد. در چنین شرایطی، تشویق کودک توسط پلیس بابت گزارش تخلفات پدر، سبب تثبیت نگاه مسئولیت عینی می‌شود و نگاه مسئولیت ذهنی پدر از ارزش می‌افتد. در کل به نظر می‌رسد در اجرای چنین طرح‌هایی احتیاط بیشتری صورت گیرد.

نکته دیگر در باب نظارت پلیس اینکه متأسفانه شواهدی در دست است که گویا هدف پلیس از افزایش نظارت‌ها بیش از آنکه مراعات صلاح و سلامتی رانندگان باشد، افزایش درآمد حاصل از جریمه‌ها است. از جمله شواهد وجود چنین روی‌آوردی در مأموران پلیس، اعترافات است که گاه خود مأموران داشته‌اند

۱. البته این طرح به صورت جدی اجرایی نشده است.

مینی بر اینکه فرماندهان ایشان آنها را به جریمه بیشتر تشویق می‌کنند. البته نمی‌توان چنین تشویقی را به ارگان پلیس نسبت داد و آن را یک انحراف سازمانی تلقی کرد. گویا این مسئله بیشتر یک روی آورد شخصی است که برخی فرماندهان پلیس دارند، ولی به هر حال آنچه رانندگان با آن مواجه می‌شوند، این روی آورد مأموران است (چه یک انحراف سازمانی باشد و چه تخلفی شخصی) به همین دلیل منش مأموران پلیس در نظارت و اعمال جریمه چنان شده است که بیشتر شایسته عنوان «مچ‌گیری» است؛ ایستادن بعد از پیچ جاده‌ها، کمین کردن پشت تپه‌ها، بالا زدن در صندوق عقب تا چراغ‌های گردان خودروی پلیس از دور معلوم نباشد، نصب دوربین‌ها بلافاصله بعد از پیچ‌ها، ایستادن بعد از تابلوهای کاهش سرعت (که اکثر به نظر رانندگان نمی‌آیند) و ...^۱

این مچ‌گیری‌ها با اصل تعاف که کارکردی تربیتی دارد، در تقابل است و به وضوح در خلاف جهت رشد اخلاقی شهروندان است.^۲ همین مچ‌گیری‌ها مانع اصلی برای این است که مردم، تصویری مثبت از پلیس داشته باشند. پلیس در نظر مردم، یک حامی، دوست، پناهگاه و ... نیست، بلکه ناظم بی‌رحمی است که باید از چشمش دور باشی و به هم شاگردی‌هایت هم کمک کنی که به دام او نیفتند.^۳

به هر حال نظارت‌های گسترده و تلاش برای مچ‌گیری از رانندگان خاطی، در تقابل با درونی‌سازی ارزش‌ها است و مناسب است بجای افزایش روزافزون نظارت‌ها، در راستای کاهش آنها تلاش شود و گزارش‌های افزایش دوربین‌های نظارتی را در رسانه‌های جمعی با افسوس بیان کرد نه با افتخار.

جرایم مالی برای تخلفات

بخش قابل توجهی از جرایم رانندگی، مالی هستند؛ یعنی برای اقسام تخلفات، جریمه مالی صورت

۱. در ابتکاری جالب(!)، خودروی پلیس در قسمتی از جاده می‌ایستد. طبیعی است که راننده‌ها با دیدن خودروی پلیس، سرعت خود را کاهش می‌دهند و بعد از رد شدن از آن سرعت خود را افزایش می‌دهند، غافل از اینکه از پلیس رودست خورده‌اند و خودروی دوم پلیس به فاصله کمی بعد از خودروی اول، بعد از پیچ جاده ایستاده است و افزایش سرعت آنها را ثبت می‌کند و مچ آنها را می‌گیرد.

۲. در یکی از دیدارهای مردمی رئیس پلیس راهور یکی از استان‌ها مصادیقی از این مچ‌گیری‌ها توسط حضار ذکر شد و رئیس پلیس راهور هم تأیید کردند که اینها مچ‌گیری است و خلاف دستور سازمانی است. پس از این جلسه، نگارنده باز شاهد مچ‌گیری مأموران پلیس بود (دقیقاً یکی از مصادیق مچ‌گیری که در آن جلسه دیدار مردمی ذکر شده بود) و وقتی این کلام رئیس پلیس برایشان نقل شد، آن افسر پلیس در کمال ناباوری اظهار کرد «این سخنان در مقابل دوربین‌ها گفته شده است همان فرماندهان در پشت پرده ما را تشویق به مچ‌گیری می‌کنند».

۳. یک نمونه از همکاری مردم در تقابل با پلیس، در جاده‌های بین شهری دیده می‌شود. رانندگان وقتی پلیسی را در طرف دیگر جاده مشاهده می‌کنند که با دوربینش در کمین رانندگان است، جلوتر که می‌روند با چراغ زدن مکرر به رانندگان طرف مقابل تذکر می‌دهند که پلیس در کمینشان است، تا این‌گونه از همدیگر در برابر پلیس محافظت کنند.

می‌گیرد. اولین نکته که در این باره قابل ذکر است، اینکه بر اساس نظر ژان پیاژه، این نوع کیفرها، کفاره‌ای هستند نه مبادله‌ای. پیاژه معتقد است کیفر واقعی که با رشد اخلاقی سازگارتر است، کیفر مبادله‌ای است. یعنی کیفرهایی که نتیجه طبیعی گسسته شدن پیوندهای اجتماعی هستند. کیفر کفاره‌ای بیشتر ناظر به استحقاق تحمل رنج به دلیل تخلف هستند (پیاژه، ۱۳۷۹: ۸۵)^۱ یکی از ملاک‌های تمایز کیفرهای کفاره‌ای از مبادله‌ای این است که در اولی، ارتباط محتوایی بین جرم و جزا وجود ندارد (هرچند تناسب کمی وجود دارد) ولی در دومی این ارتباط وجود دارد. منظور از تناسب محتوایی این است که برای گونه خاصی از تخلف، گونه خاصی از تنبیه در نظر گرفته می‌شود که تناسب محتوایی با آن داشته باشد.^۲

نکته دیگر در باب جرایم رانندگی اینکه معمولاً تلاش بر این است که میزان جرایم چنان سنگین باشد که بازدارندگی داشته باشند.^۳ در نظریه اسنادی،^۴ اصلی به نام «حداقل لازم»^۵ مطرح است. مطابق این اصل، افراد به دنبال دلائل یا تبیین‌هایی برای رفتار خود می‌گردند. وقتی تبیین آشکاری، مثلاً ترس از تنبیه وجود داشته باشد، علت رفتارشان را به فشار خارجی اسناد می‌دهند و بنابراین وقتی فشار خارجی برطرف شد، می‌توانند به گونه متفاوتی رفتار کنند، اما هنگامی که تبیین آشکاری در دست نباشد؛ مثلاً جایی که حداقل فشار خارجی لازم برای انجام رفتار مورد نظر وجود داشته باشد به ناچار برای تبیین رفتار خود به دنبال پیدا کردن دلائلی در باورهای خود و انگیزش درونی می‌گردند (Lepper, 1983) به همین دلیل در این نظریه چنین توصیه می‌شود که عوامل انگیزشی بیرونی (ایجابی و سلبی) در حداقل ممکن باشد. یعنی به میزانی باشد که برانگیزنده برای فعل باشد ولی چنان شدید نباشد که خود فاعل عملش را به این عامل بیرونی نسبت دهد، بلکه با خود بگوید «من خودم خواهان انجام این عمل بودم نه اینکه این انگیزه ضعیف بیرونی مرا به آن واداشته باشد».

در شرایط کنونی، منطق تصمیم‌گیران میزان جرایم رانندگی، دقیقاً عکس اصل «حداقل لازم» است.

۱. مثلاً می‌توان کودکی را که از اجازه استفاده از وسایل انباری، سوءاستفاده کرده و برخی وسایل را شکسته است، به دو گونه تنبیه کرد: الف) سبلی به او زد؛ ب) او را از بازی با وسایل انباری محروم کرد. اولی کیفری کفاره‌ای است و دومی مبادله‌ای و جنبه مبادله‌ای بودنش به این است که نتیجه طبیعی سوءاستفاده از فرصت استفاده از وسایل، سلب اعتماد است که به محرومیت از آن منجر می‌شود.

۲. مثلاً «سوءاستفاده از وسایل انباری»، تنبیهی از جنس «محرومیت از استفاده از آن وسایل» دارد و نیز «تقلب در بازی جمعی»، تنبیهی از جنس «خراج از بازی» دارد.

۳. سردار مؤمنی جانشین وقت فرماندهی ناجا در واکنش به حکم ابطال مصوبه هیئت دولت برای افزایش جرایم رانندگی از سوی دیوان عدالت اداری اظهار داشته‌اند: قانون پیش‌بینی کرده که هر سه سال قدرت بازدارندگی جرایم حفظ شود و این افزایش نرخ جرایم نیز مطابق با نرخ تورم لحاظ خواهد شد (۱۳۹۴/۱۲/۱۷) <http://rahvar120.ir>

4. Attributive theory.

5. minimal sufficiency principle.

یعنی تلاش بر این است که جرایم چنان سنگین باشند که بازدارنده باشند،^۱ به خصوص که قانون‌گذاران و پلیس راهور در رسانه‌های جمعی تصریح به این منطبق می‌کنند تا کاملاً به رانندگان القا شود که تبعیت آنها از قوانین منتسب به این جرایم است. اثر مستقیم این منطبق، این است که رانندگان یک ترس دائمی از حضور پلیس دارند. به همین جهت در غیاب پلیس، هر رفتار ترافیکی را مجاز می‌شمارند و جالب اینکه در حضور پلیس حتی جرئت ندارند سبقت مجاز بگیرند. نمونه جالب این امر جایی دیده می‌شود که در جاده‌ای دوطرفه وقتی خودروی پلیس پیشاپیش تعدادی خودرو حرکت می‌کند، کمتر کسی جرئت می‌کند از آن سبقت بگیرد ولو اینکه هیچ مانع قانونی برای سبقت وجود نداشته باشد!^۲ نمونه‌ای دیگر از آثار بیرونی ماندن انگیزه‌های تبعیت از قوانین رانندگی، در رفتار رانندگان در مقابل دوربین‌های نصب شده در جاده‌ها قابل مشاهده است. رانندگان به محض اینکه از فاصله‌ای دور متوجه دوربین می‌شوند، بی‌اختیار پا را از پدال گاز برمی‌دارند و سرعت را کاهش می‌دهند؛ چه سرعتشان مجاز بوده باشد و چه نبوده باشد. و پس از عبور از دوربین دوباره به سرعت خود بازمی‌گردند.^۳ این نشانه‌ای از بیرونی بودن انگیزه‌های تبعیت از قانون است که مستقیماً به رشد اخلاقی ضربه می‌زند.

نکته آخر در باب جرایم سنگین اینکه بازدارندگی جرایم مالی نوعاً برای اقشار متوسط و کم‌درآمد جامعه است و اقشار مرفه اساساً هیچ رنجی بابت این جرایم متحمل نمی‌شوند تا بازدارنده باشند. به عبارت دیگر، جرایم مالی بیشتر، اقشار کم‌درآمد و متوسط جامعه را هدف گرفته است و این، به‌نوعی تبعیض اجتماعی را دامن می‌زند. این تبعیض اجتماعی در سخنان مردم به کرات شنیده می‌شود و احساس بی‌عدالتی کاملاً آشکار می‌گردد.^۴

۱. گویا تجربیات مکرر ناکامی جرایم مالی در بازدارندگی، مورد توجه جدی قانون‌گذاران راهنمایی و رانندگی نیست و مسئولان هر بار جرایم را افزایش می‌دهند تا بازدارندگی را بالا ببرند. برای نمونه سردار مهری، رئیس وقت پلیس راهور ناجا اعلام کرد که در سه روز تعطیلات عید فطر در سال ۱۳۹۵ تقریباً با ۱۳۰۰۰ راننده پرخطر برخورد شده و وسیله نقلیه آنها توقیف شده است (<http://www.tabnak.ir>) یعنی تقریباً به‌ازای هر ساعت، ۱۸۰ خودرو توقیف شده است. این آمار در شرایطی است که قانون افزایش جرایم چند ماه اعمال شده است و همه از این جرایم سنگین مطلع بوده‌اند.
۲. گویا علی‌رغم شعارهای ظاهری، پلیس هم از این پلیس‌هراسی بدش نمی‌آید و به آن دامن می‌زند. شاید ماشین‌های پلیس مقوایی (مترسک پلیس) که مدتی در جاده‌های برون شهری رایج شده بود و هنوز نمونه‌هایی از آن در برخی جاده‌ها باقی است، نشانه گویایی از این تمایل باشد.
۳. اخیراً پلیس راهور با ثبت سرعت متوسط حرکت در فاصله دو دوربین، این شگرد رانندگان را رصد می‌کند. چه‌بسا در آینده‌ای نه‌چندان دور، رانندگان راهی برای دور زدن این راه‌حل پلیس پیدا کنند و باز پلیس راهی جدید برای مچ‌گیری پیدا کند و باز راننده‌ها ابتکاری جدید به خرج دهند و این چرخه همچنان ادامه خواهد داشت. این چرخه باطل، نتیجه طبیعی درونی نشدن انگیزه تبعیت از قوانین است.
۴. بی‌عدالتی و احساس بی‌عدالتی دو مقوله هستند و تلازمی میان آنها برقرار نیست، چه‌بسا عدالت در جامعه باشد ولی به دلایلی احساس عدالت وجود نداشته باشد و برعکس.

در نهایت ذکر مجدد این نکته شایسته است که، چه‌بسا در یک بررسی همه‌جانبه (نه فقط از منظر روان‌شناسی اخلاق) به این نتیجه برسیم که نمی‌توان جایگزینی بهتر برای جرایم مالی پیدا کرد و در کنار سایر انواع جرایم، گریزی از آن نیست.

استفاده از کمر بند ایمنی و کلاه ایمنی

از جمله نظریات رشد اخلاقی که اخیراً جایگاه خود را میان روان‌شناسان اخلاق باز کرده است، «نظریه قلمرویی»^۱ است. براساس این نظریه، انسان‌ها در تعاملات اجتماعی خود میان سه دسته قواعد و رفتارها تمایز قائل می‌شوند: «اخلاق، عرف و امور شخصی» (Turiel, 2008, p. 492) در این نظریه، منظور از امور شخصی، اموری هستند که نه موضوع اخلاق و نه موضوع عرف (آداب و رسوم) باشند، لذا حوزه آزادی عمل افراد هستند (مانند نحوه چینش اتاق شخصی، تفریحات شخصی و ...) (Nucci, 2001, p. 79) با این وجود این سه عرصه شناخت اجتماعی^۲ در تعامل با هم هستند. یعنی رشد در یکی از این قلمروها به رشد در قلمروی دیگر یاری می‌رساند. از جمله این تعاملات می‌توان به شکل‌گیری مفهوم «حق» اشاره کرد که در ابتدا در قلمرو شخصی مورد شناسایی قرار می‌گیرد. دستیابی به شناختی از این مفهوم پایه، زمینه‌ساز شکل‌گیری تفکر عدالت در اخلاق است (Nucci, 2001, p. 80) مفهوم حق، پایه‌ای‌ترین مفهوم در فهم اخلاق به‌عنوان یک نظام عدالت^۳ است. یعنی اگر عاملی سبب شود روند رشد در قلمروی شخصی (و در نتیجه درک مفهوم حق) به تأخیر بیفتد یا مختل شود، در واقع رشد قلمروی اخلاق را مختل کرده است. اصلی‌ترین عامل اختلال رشد در قلمروی شخصی، این است که حریم خصوصی افراد مراعات نشود و برخورد با افراد الفاکنده این باشد که آنها صلاحیت تصمیم‌گیری در قلمروی شخصی را ندارند.

براساس قوانین، بستن کمر بند ایمنی و استفاده از کلاه ایمنی (برای موتورسواران) الزامی است و تخطی از آن جریمه به همراه دارد. روشن است که بستن کمر بند ایمنی جنبه شخصی دارد و تنها با سلامت خود افراد سر و کار دارد و مانند رفتارهایی همچون سبقت غیرمجاز نیست که خطری برای دیگران ایجاد نماید.^۵

1. Domain Theory.
2. Social knowledge.
3. Justice ethics.

۴. مسئله اصلی در اخلاق عدالت محور این است که «چه چیزی حق چه کسی است؟».

۵. این حرف نیز درست است که آسیب‌های که بر اثر بستن کمر بند ایمنی در تصادفات پیش می‌آید، تنها خود شخص را درگیر نمی‌کند و می‌تواند یک خانواده را درگیر کند و حتی هزینه‌های مالی بر جامعه تحمیل کند. لذا بستن کمر بند ایمنی ابعاد غیرشخصی نیز دارد. اما توجه به دو نکته سبب می‌شود که این ابعاد غیرشخصی خللی به مطالب متن وارد نکند؛ الف) معمولاً قانون‌گذاران و مجریان قانون (پلیس راهور) در توجیه جریمه برای بستن کمر بند تنها به ابعاد سلامتی

ولی قانون‌گذار در تعارض حق (حق آزادی عمل در قلمروی شخصی) و خیر (حفظ سلامتی به هنگام تصادف)، خیر مردم را ترجیح داده و در قلمروی شخصی آنها دخالت کرده است تا مانع آسیب‌دیدگی آنها در تصادفات شود. این شیوه مواجهه با این مسئله بنابر نظریه قلمرویی، فهم اخلاقی افراد را تضعیف می‌کند. چراکه پیام غیرمستقیم این برخورد این است که شخص صلاحیت تصمیم‌گیری در قلمروی شخصی را ندارد و این پلیس و قانون است که باید برایش تصمیم بگیرد. به این ترتیب، درک مفهوم حق که برای اخلاق مفهومی کانونی است، مختل می‌شود.

یکسانی محدودیت‌های سرعت

از جمله مفاهیم محوری در اخلاق، «عدالت» است. اهمیت این مفهوم در اخلاق از چنان درجه‌ای برخوردار است که عده‌ای آن را معادل کل اخلاق دانسته‌اند و کلی‌ترین مسئله اخلاق را پاسخ به این سؤال دانسته‌اند که «چه کاری عادلانه است؟». شاخه‌ای از مباحث عدالت به توزیع منابع، جایگاه‌ها و اختیارات می‌پردازد (عدالت توزیعی)^۱ در فلسفه اخلاق ملاک‌هایی همچون مشارکت، نیاز، تلاش، مساوات و ... برای توزیع امکانات بیان شده است (فرانکنا، ۱۳۷۶: ۱۱۴) موضوع عدالت توزیعی علاوه بر فیلسوفان اخلاق، روان‌شناسان اخلاق را هم به خود مشغول کرده است. مطالعات پیاژه و کلبِرگ بیشتر بر مفهوم عدالت متمرکز است (پیاژه، ۱۳۷۹، فصل ۳؛ Kohlberg, 1971)

از جمله مطالعات منظم در باب رشد درک عدالت توزیعی توسط دامون صورت گرفته است. او مشاهده کرد کودکان در مسیر رشد درک مفهوم عدالت توزیعی، از تصور ابتدایی «یکسانی» به سمت ملاک‌های پیچیده‌تر حرکت می‌کنند؛ یعنی کودکان کم سن و سال (پس از عبور از توجه محض به منافع شخصی) براساس ملاک‌های جسمانی (مثلاً قد و سن) سهم بندی می‌کنند، یعنی به کسانی که سن بیشتری دارند، سهم بیشتری می‌دهند، در مرحله بعد براساس ملاک مساوات محض سهم‌بندی می‌کنند (به همه سهم مساوی)، در مرحله بعدی، ملاک‌های ناظر به استحقاق (مانند تلاش بیشتر) ملاک توزیع عادلانه تلقی می‌شود و به همین ترتیب در مرحله آخر ملاک‌های انصاف به کار گرفته می‌شود یعنی شرایط

شخصی اشاره می‌کنند. یعنی می‌توان از منظر پلیس تنها به جنبه شخصی مسئله توجه کرد و بحث حاضر را پیش برد. (ب) در بحث حاضر بر آن نیستیم که مسئله‌ای خاص را از همه ابعاد بررسی کنیم، بلکه به دلیل نگاه آسیب‌شناختی، تنها بر ابعادی که با رشد اخلاقی سازگار نیست، اشاره می‌کنیم. لذا ممکن است در مواردی نشان داده شود که از باب تزاحم، برای حفظ امر اهمی، جنبه مخل رشد اخلاقی، مرجوح واقع شده است. توجه مستقل به آسیب‌ها و موانع رشد ثمراتی دارد که اشاره به آنها از ظرفیت این مجال خارج است.

۱. دو شاخه دیگر به مجازات مختلفان و جبران خسارات می‌پردازند: عدالت کیفی و عدالت جبرانی.

تأثیر قوانین راهنمایی و رانندگی و نوع رفتار پلیس راهور در رشد اخلاقی شهروندان □ ۳۱

خاص هر کسی (مانند میزان توانایی، میزان نیاز و ...) برای توزیع در نظر گرفته می‌شود. یعنی در مرحله نهایی، توزیع نابرابر عادلانه تلقی می‌شود، به این شرط که منصفانه باشد و شرایط هر کسی در آن لحاظ شده باشد. (لاپسلی، ۱۳۸۹: ۱۶۲)

قوانین راهنمایی مانند اکثر مسائل حقوقی، مبتنی بر یکسان‌سازی افراد است. به این معنا که تفاوت افراد در آنها لحاظ نمی‌شود. از مصادیق این امر، سرعت مجاز در جاده‌ها است. خودرویی با کیفیت پایین و خودرویی پیشرفته که به لحاظ استحکام بدنه، سیستم ترمزها، سیستم کنترل فرمان و کیسه هوا در سطح بالایی از ایمنی است، سرعت مجاز یکسانی دارند. راننده با تجربه و میان‌سالی که کنترل خوبی بر وسیله نقلیه دارد، با راننده سالخورده‌ای که توانایی‌های حسی - حرکتی‌اش تحلیل رفته، و راننده جوان کم‌تجربه‌ای که علاوه بر فقدان کنترل لازم بر خودرو، از کنترل هیجانی پایینی برخوردار است، سرعت مجاز یکسانی دارند. به هر حال، انواع پارامترهایی که می‌توانند در سرعت مجاز دخیل باشند، در این مسئله دخالت داده نمی‌شوند. این یکسان‌سازی بیش از همه چیز با مراحل اولیه درک مفهوم عدالت توزیعی تناسب دارد و فاصله زیادی با مفهوم انصاف (که در آن تفاوت افراد لحاظ می‌شود) دارد و به صورت غیرمستقیم درک مرحله ابتدایی از عدالت توزیعی را دامن می‌زند و آن را در ذهن شهروندان به‌نحیث نشان می‌دهد. اگر بتوان به طریقی بدون اینکه تبعات جانبی جدی داشته باشد، تفاوت افراد (به لحاظ ویژگی‌های خودرو، ویژگی‌های راننده و ...) را در این امر دخالت داد، به درک شهروندان از مفهوم پیشرفته عدالت کمک می‌شود.

قانون محوری مکانیکی

لارنس کلبگ نام‌آورترین روان‌شناس اخلاق است که مطالعات خود را بر مراحل رشد استدلال اخلاقی متمرکز کرده است. او ۶ مرحله رشد استدلال اخلاقی را شناسایی کرد: مرحله اطاعت و تنبیه؛ مرحله لذت‌گرایی وسیله‌ای - نسبی‌گرایانه؛^۱ مرحله همگامی میان‌فردی؛^۲ مرحله قانون و نظم؛^۳ مرحله قانون‌گرایی براساس قرارداد اجتماعی^۴ و مرحله اصول اخلاق جهانی.^۵ او این مراحل را در ۳ سطح مندرج کرده است: پیش‌عرفی،^۶ عرفی^۷ و فراعرفی.^۸ (Kohlberg, 1977)

1. The instrumental - relativist orientation.
2. interpersonal concordance.
3. The "law and order" orientation.
4. The social- contract, legalistic orientation.
5. The universal- ethical - principle orientation.
6. Pre - conventional.
7. Conventional.
8. Post- conventional.

سطح	مراحل متعلق به سطوح
پیش‌عرفی	اطاعت و تنبیه
	لذت‌گرایی وسیله‌ای - نسبی گرایانه
عرفی	همگامی میان فردی
	قانون و نظم
فراعرفی	قانون‌گرایی براساس قرارداد اجتماعی
	اصول اخلاق جهانی

در مرحله ۴ اطاعت بی‌چون و چرا از قوانین، ملاک قضاوت شخص است. یعنی او به عادلانه بودن یا نبودن قوانین نمی‌اندیشد، بلکه تنها پروای این دارد که به مَرِّ قانون عمل شود. حتی ممکن است شخص متوجه شود که در مواردی خاص، عمل به قانون اصلاً مصلحتی ندارد ولی حاضر نیست از قانون عدول کند. دخالت دادن ملاک‌های اخلاقی در ارزیابی قوانین، عنصری است که شخص را به مرحله ۵ می‌رساند. یعنی شخص در صدد برمی‌آید کارآمدی قوانین را بازبینی کند و در راه اصلاح آن اقدام کند. یک مرحله بالاتر از این، حالتی است که شخص اگر امکان تغییر قانون ناعادلانه یا ناکارآمد را ندارد، در مواردی که تخلف از قانون اتفاقاً بیشتر به حفظ روح قانون (که بیشتر جنبه اخلاقی دارد) کمک می‌کند، از قانون عدول می‌کند. چنین نگاهی به مرحله ۶ مربوط است.

برخی قوانین راهنمایی و رانندگی در موارد خاص سبب اختلال در تردد هستند ولی مأمور پلیسی که در صحنه حاضر است، اقدامی برای رفع مشکل نمی‌کند و در پاسخ به اعتراض رانندگان اعلام می‌کند که او تنها مجری قانون است. مثلاً بارها پیش می‌آید که در جاده‌های دوطرفه بین شهری خودروی سنگینی با سرعتی بسیار پایین حرکت می‌کند و پشت سرش قطاری از خودروهای سواری حرکت می‌کنند و تنها به دلیل خط ممتد جاده هیچ کدام جرأت سبقت ندارند؛ حتی اگر شرایط برای سبقتی کاملاً ایمن فراهم باشد. در این موارد خودروی سنگین به هیچ‌وجه حاضر به کنار کشیدن یا افزایش سرعت نیست و پلیس هم بجای تذکر به او، منتظر می‌گردد از رانندگان سبقت گیرنده است.^۱

مثال دیگر این موضوع جایی است که تابلوی سرعت ناواقع‌بینانه نصب شده است و عملاً حرکت با آن سرعت سبب اختلال در تردد می‌شود. در چنین مواردی افسر راهنمایی حتی با اعتراف به واقع‌بینانه نبودن سرعت مجاز (تابلوی نصب شده)، باز جریمه را اعمال می‌کند و خود را مجری قانون می‌داند. سؤال این است که اصرار بر اجرای دقیق قانونی که کارآمد و عادلانه نوشته نشده، چه تبعاتی دارد؟ آیا واقعاً نمی‌توان

۱. پاسخ افسر پلیس نسبت به این مشکل چنین بود: «آن خودروی سنگین به لحاظ قانونی محدودیت حداقل سرعت ندارد و حتی می‌تواند با سرعت ۲۰ حرکت کند و نمی‌توان او را به هیچ کاری غیر از این مجبور کرد».

به افسران راهنمایی این اجازه قانونی را داد که در مواردی به صلاحدید خودشان قانون را کنار بگذارند تا تردد بهتر صورت گیرد^۱؛ اصرار بر قانون بدون توجه به کارآمدی و عادلانه و واقع‌بینانه بودن آنها، جلوه‌ای از مرحله ۴ است و خود مانعی از درک مرحله پنجمی و ششمی از ملاک درستی اعمال است. به بیان دیگر، وظیفه‌شناسی پلیس تیغ دو دم است؛ در مواردی که قانون خوب و کارآمد و عادلانه نوشته شده است، این وظیفه‌شناسی مثبت بوده و کارکردهای مثبت اجتماعی دارد ولی در مواردی که قانون ناکارآمد و نواقعی‌بینانه نوشته شده، این وظیفه‌گرایی ضدکارکرد خواهد بود و باعث اختلال در روبه‌های اجتماعی می‌شود.^۲

قوانین ناواقع‌بینانه

در وضع قوانین باید بسترهای اجرایی آنها و مقدرات مردم را لحاظ کرد. در برخی کشورها برای ساختن بوستان‌های شهری، ابتدا محوطه کلی بوستان را مشخص می‌کنند و آنجا را مدتی رها می‌کنند. در این مدت مردم از وسط آن محوطه عبور می‌کنند. پس از مدتی از ردپای مردم روشن می‌شود که مردم راحت‌تر هستند از چه قسمتی رفت و آمد کنند، آنگاه داخل بوستان را جدول‌کشی کرده، همان قسمت را مسیر عبور عابر پیاده کرده و بقیه محوطه را چمن‌کاری می‌کنند. بدین ترتیب قانون (مسیر عبور عابر پیاده) را چنان تعیین کرده‌اند که مردم راحت‌تر هستند همان‌گونه رفتار کنند.^۳ قوانینی که با چنین منطقی تدوین می‌شوند کمتر نقض می‌شوند. قوانینی که بدون توجه به زیرساخت‌ها و واقعیات تدوین شوند، در عمل مراعات نمی‌شوند و در غیاب ناظر بیرونی دائماً نقض می‌شوند.

از جمله چنین قوانینی، محدودیت سرعت در معابر شهری و برون‌شهری است. در مواردی، برای بلوار عربی (حداقل ۷۵ متری)، بدون هیچ تقاطع، منطقه مسکونی، دوربرگردان و هیچ علت دیگری، و تنها بدلیل شیب خیابان، از ابتدا تا انتهای آن سرعت ۳۰ نصب شده است.^۴ روشن است که این سرعت هنگام

۱. همان منطقی که در موارد گره خوردن ماشین‌ها در تقاطع‌ها پیاده می‌شود و افسر راهنمایی بدون توجه به چراغ راهنمایی، خودش اجازه عبور به خودروها می‌دهد. یعنی تشخیص پلیس بر آنچه قانوناً باید عمل شود (براساس چراغ راهنمایی) مقدم می‌شود.

۲. روشن است که پیشنهاد نگارنده قانون‌گریزی نیست، بلکه پیشنهاد این است که خود قانون به پلیس این اجازه را بدهد که در سر صحنه به صلاحدید خود، قانون را موقتاً اعمال نکند تا قانون بهتر جایگزین شود. این قضاوت‌های سرصحنه اگر مجوز قانونی داشته باشد، خودش بخشی از قانون خواهد بود.

۳. روشن است که در مورد همه قوانین نمی‌توان این رویه را به صورت کامل پیاده کرد، ولی لاقلاً می‌توان حتی‌الامکان این رویه را اصل اولیه قرار داد و تنها در موارد خاص از آن عدول کرد.

۴. بعید به نظر می‌رسد کسانی که این تابلو را نصب کرده‌اند واقعاً خودشان یکبار از ابتدا تا انتهای چنین بلوارهایی را با همین سرعت طی کرده باشند تا در عمل تجربه کنند چه قانونی وضع کرده‌اند! (در خودروهای معمولی، سرعت ۳۰ یعنی حرکت با دنده ۲ آن هم با برداشتن پا از پدال گاز در چنین شیبی)

نزدیک شدن به انتهای بلوار مناسب است ولی از ابتدا تا انتهای این مسیر این سرعت جداً ناواقع‌بینانه است و در عمل هیچ راننده‌ای در آن مسیر کمتر از ۷۰ حرکت نمی‌کند.

تابلوهای سرعتی که ناواقع‌بینانه نصب شده باشند، در عمل مورد بی‌اعتنایی راننده واقع می‌شوند. به عبارت دیگر، رانندگان به این تخلف‌ها عادت می‌کنند و عملاً کار به جایی می‌رسد که نقض قانون و بلکه بی‌اعتنایی به قانون عادی می‌شود. شاید اگر کاری تجربی صورت گیرد، روشن می‌شود که اکثر رانندگان به اکثر علایم راهنمایی بی‌اعتنا هستند و شاید اساساً آنها را نمی‌بینند. جالب اینکه مأموران راهنمایی که با دوربین این قبیل مسیرها را رصد می‌کنند، اظهار می‌کنند که تابلوی سرعت را مبنای جریمه قرار نمی‌دهند. یعنی این تابلو، قانونی است که نه تنها رانندگان، بلکه پلیس هم به آن بی‌اعتنا است.

مصادق دیگری از قوانینی فاقد بسترها و زیرساخت‌های اجرایی، تابلوهای گسترده توقف ممنوع است که بدون ایجاد پارکینگ‌های لازم و یا تقویت وسایل نقلیه عمومی، زمینه‌ساز قانون‌گریزی است. از دیگر مصادیق قوانین ناواقع‌بینانه، اجبار سرنشین عقب به بستن کمربند ایمنی در سفرهای بین‌شهری است. روشن است که اجبار کودکان (مثلاً ۳ - ۴ ساله) به بستن کمربند در مسیری مثلاً ۸ ساعته با روحیه آنها سازگار نبوده و فضای متشنجی برای راننده پدید می‌آورد. می‌توان مصادیق فراوان دیگری از قوانین ناواقع‌بینانه شناسایی کرد که نقطه اشتراک آنها عدم لحاظ مقام اجراء، در وضع قانون است که زمینه قانون‌گریزی و حتی بی‌توجهی به قانون را فراهم می‌کند.

بی‌اعتنایی به قوانین، گذشته از اینکه روحیه‌ای غیراخلاقی است، مستقیماً به رشد اخلاقی آسیب می‌رساند. به این ترتیب که بنابر نظریه مقبول در اخلاق هنجاری، اخلاق شامل پاره‌ای قواعد و اصول رفتاری است که در بیشتر موارد، تعیین حکم اخلاقی اعمال خاص و جزئی با ارجاع به این اصول کلی صورت می‌گیرد (قیاس عملی)^۱ بنابراین روحیه التزام به قواعد (از هر جنس) می‌تواند بخشی از زیست اخلاقی ما را شکل دهد. چراکه یکی از ویژگی‌های مشترک قواعد، الزام‌آور بودن و هدایت‌گر رفتار بودن آنهاست. لذا اگر قوانینی که مدام مردم در معرض آنها هستند (مانند قوانین راهنمایی و رانندگی)، به طریقی روحیه بی‌اعتنایی به قواعد رفتاری را دامن بزنند (مثلاً با ناواقع‌بینانه بودن)، این مسیر رشد اخلاقی مختل خواهد شد.

منافع جرثقیل‌ها در مقابل رانندگان

یکی از عوامل اصلی رشد شناخت اخلاقی و نیز تقویت التزام درونی افراد به ارزش‌های اخلاقی، همکاری

۱. نگارنده به اخلاق اصل محور باور ندارد، ولی وجود اصول اخلاقی را به‌عنوان بخشی از واقعیت قضاوت‌های اخلاقی می‌پذیرد.

اجتماعی است. در جامعه‌ای که همکاری میان افراد آن حاکم است، مردم بیشتر به فلسفه ارزش‌ها و الزامات اخلاقی واقف می‌شوند و نیز التزام بیشتری به آنها خواهند داشت (پیاژه، ۱۳۷۹: ۳۳۱) این مسئله علاوه بر روان‌شناسی در فلسفه اخلاق انعکاس ویژه‌ای یافته است، تا جایی که یکی از نظریات پر قدرت در منشأشناسی اخلاق، قرارداد اجتماعی است که توسط توماس هابز (ریچلز، ۱۳۹۲: فصل ۱۱) و جان راولز مطرح شده است (هولمز، ۱۳۸۵: ۳۸۳)^۱ آنچه مسلم است، هر قدر حس همکاری در بین افراد جامعه بیشتر باشد، افراد نسبت به هم، حس همدلی بیشتری خواهند داشت و اخلاقی‌تر رفتار خواهند کرد (Hoffman, 2001) هر سیاست و قانونی که در دوگانه رقابت / همکاری جنبه رقابت را تقویت کند، می‌تواند مانعی برای رشد اخلاقی افراد تلقی شود.

از جمله طرح‌هایی که در سال‌های اخیر تقابل منافع دسته‌ای از رانندگان را در تقابل با منافع دسته دیگر قرار داده، طرح انتقال خودروها با جرثقیل است. این جرثقیل‌ها متعلق به دولت و پلیس بوده، بلکه متعلق به افراد شخصی هستند که به‌ازای انتقال هر خودرو به پارکینگ، مبلغ مشخصی دریافت می‌کنند. یعنی درآمد آنها با تعداد خودروهای انتقالی به پارکینگ رابطه مستقیم دارد. به عبارتی منافع راننده‌های جرثقیل (وانت‌داران سابق) در تقابل با منافع رانندگان دیگر (که در محل پارک ممنوع توقف کرده‌اند) قرار گرفته است. این امر سبب شده است راننده‌های جرثقیل در کمین راننده‌های دیگر بنشینند تا در اولین فرصت خودرو را به پارکینگ منتقل کنند^۲ و به این ترتیب نان آنها از تخلف مردم تأمین شود! یعنی عملاً با این طرح به نوعی اخلاق تنازع بقا را دامن زده‌ایم.

الگوگیری از رفتار پلیس

امروزه تأثیر الگوهای عملی در یادگیری رفتارهای اخلاقی امری مسلم انگاشته می‌شود. در میان روان‌شناسان شخصی که به یادگیری مشاهده‌ای^۳ بیشتر پرداخته است، آلبرت بندورا است. براساس دیدگاه بندورا، برای اینکه عملی یاد گرفته شود، به فرایندهای شرطی‌سازی کلاسیک یا کنشگر نیاز نیست. اکثر اعمال اجتماعی از طریق مشاهده صرف یاد گرفته می‌شوند (لیبرت و اسپیگلر، ۱۳۷۵: ۹۶) یعنی اشخاص با مشاهده رفتار الگو، رفتار او را یاد می‌گیرند و بعدها اگر انگیزه لازم را پیدا کنند، رفتار او

۱. البته تقریر این دو نفر از قراردادگرایی متفاوت است که پرداختن به آن در حوزه مأموریت نوشتار حاضر نیست.

۲. بارها شنیده شده که راننده جرثقیل به همکاری که در حال بستن زنجیر جرثقیل به خودرو بوده، گفته «زود باش، الآن صاحبش می‌آید». چراکه براساس قانون اگر راننده خودروی پارک شده، قبل از انتقال خودرو از راه برسد، راننده جرثقیل اجازه انتقال خودرو را ندارد.

3. Observational learning.

را انجام می‌دهند. او معتقد بود تقویت یک متغیر عملکردی است نه یک متغیر یادگیری (هرگنهان، ۱۳۸۶: ۳۶۰) برای اینکه فرایند یادگیری مشاهده‌ای اتفاق بیفتد، عناصری لازم است: توجه، یادداری، بازتولید حرکتی و انگیزشی (بندورا، ۱۳۷۲: ۴۵ - ۳۸) ولی نباید فراموش کرد که برای تقویت رفتار یاد گرفته شده، لازم نیست مستقیماً خود شخص تقویت شود (پاداش دریافت کند)، بلکه می‌توان از تقویت جانشینی برای انگیزش یادگیرنده استفاده کرد (همان: ۱۰۸) یعنی همین که الگو به سبب رفتار مورد تشویق و تقویت قرار گیرد، به مشاهده‌کننده نیز انگیزه می‌بخشد که آن کار را تکرار کند. او عواملی را برای عنصر توجه (اولین عنصر یادگیری مشاهده‌ای) ذکر می‌کند که تعدادی از آنها به ویژگی‌های الگو مربوط هستند. از جمله آنها وجاهت و جایگاه اجتماعی الگو است. یعنی هر اندازه الگوی مشاهده‌شده از جایگاه اجتماعی بالایی برخوردار باشد، توجه افراد را بیشتر به خود جلب می‌کند و در نتیجه رفتار او از طریق مشاهده، بیشتر یاد گرفته می‌شود. (Bandura, 1986, p. 54)

حال می‌توان تصور کرد که رفتارهای پلیس چه اندازه در معرض الگوبرداری و یادگیری مشاهده‌ای هستند. یعنی وقتی کودکان و نوجوانان شاهد رفتار غیر اخلاقی پلیس هستند، و نیز همچنان وجاهت و جایگاه اجتماعی پلیس را مشاهده می‌کنند، نه تنها رفتارهای او را یاد می‌گیرند، بلکه انگیزه‌های مضاعف برای تکرار آنها می‌یابند. (تقویت جانشینی)

رفتارهای پلیس از این جهت نیز مورد توجه خاص است که نیروهای پلیس به دلیل مرجعیتی^۱ که دارند، به راحتی می‌توانند در معرض سوءاستفاده از این مرجعیت باشند. بخشی از تخلفات پلیس ممکن است در قالب تخلفات شرافتمندانه^۲ صورت گیرد. این مفهوم که بحث‌های زیادی برانگیخته است، با تعارض ابزار - هدف^۳ گره خورده است (Caldero & Crank, 2011: chap. 7) بدین معنا که گاهی اوقات نیروهای پلیس برای اهدافی اخلاقی و صحیح، به ابزار نامشروع (غیراخلاقی یا غیرقانونی) متوسل می‌شوند. هنگامی که این عمل به لحاظ اخلاقی ناموجه باشد ولی فاعل به اشتباه تصور کند باید آن کار را انجام دهد، مصداقی از تخلف شرافتمندانه محقق می‌شود (Miller, 2005)^۴ تخلف شرافتمندانه جایی مطرح است که پلیس در فقدان نظارت‌های جدی، امکان این را دارد که از مرجعیت خود استفاده کند.^۵

1. Authority.

2. noble cause corruption.

3. means-ends dilemma.

۴. این مفهوم معادل مفهوم «انقیاد» در دانش اصول فقه است. انقیاد حالتی است که فاعل به خطا تصور می‌کند فلان عمل وظیفه‌اش است و آن را انجام می‌دهد ولی در واقع چنین نیست.

۵. مثلاً تصور کنید به موازات یک بزرگراه، جاده‌ای قدیمی هم وجود دارد و رانندگان با انگیزه نپرداختن عوارض بزرگراه، ترجیح می‌دهند از جاده قدیمی تردد کنند. یک افسر پلیس راهور می‌تواند با بخش خصوصی که حق بهره‌برداری از

رفتارهای خلاف قانون رانندگان خودروهای پلیس مورد توجه خاص مردم است. در مواردی پلیس برای رسیدگی به تصادفی مختصر، درحالی که برای پارک در کنار خیابان هیچ مانعی وجود ندارد، خودروی خود را وسط خیابان متوقف کرده و مشغول رسیدگی به تصادف می‌شود.^۱ گاه خودروی پلیس روی خط عابر پیاده متوقف شده و مسیر تردد عابران را مسدود می‌کند. در مواردی سرعت غیرمجاز خودروی پلیس کاملاً جلب توجه می‌کند.^۲ در موردی خاص یکی از خودروهای پلیس که تخلفات جاده‌ای را ثبت می‌کرد، برای تعقیب خودرویی متخلف چنان حرکت خطر آفرینی انجام داد که چندین خودروی دیگر را واقعاً به خطر انداخت. دوبله پارک، یکی از رفتارهای شایع مشاهده شده از خودروهای پلیس در معابر شهری است. روشن است که این رفتارها را نمی‌توان به کل نیروهای خدوم پلیس نسبت داد، ولی حتی درصد پایین این رفتارها، اثرات گسترده‌ای بر جای می‌گذارد.

در سابق، درباره منطق جریمه‌های پلیس مباحثی گفته شد، در اینجا تأکید بر این نکته است که منطق کیفر کفاره‌ای (نه کیفر مبادله‌ای)، مسئولیت عینی (نه مسئولیت ذهنی) همین منطق را در ذهن مشاهده‌کننده کودک و نوجوان تثبیت می‌کند. چراکه مطالعات نشان داده است که کودکان نه تنها رفتار، بلکه الگوهای تفکر و قضاوت اخلاقی را با مشاهده فرامی‌گیرند (گروزک، ۱۳۸۹: ۳۸۰) اینکه پلیس بیشتر به تنبیه متخلفان اهتمام دارد نه تشویق رانندگان قانون‌گرا، به کودکان القا می‌کند که راه کنترل افراد، ابزار قدرت است نه تشویق.

کودک مشاهده می‌کند وقتی خودروی پدر توسط مأمور پلیس متوقف می‌شود و قرار است جریمه شود، پدر با حالت التماس و خاکساری سراغ افسر رفته و درخواست گذشت و تخفیف دارد و اتفاقاً در مواردی این التماس‌ها جواب می‌دهد و از جریمه رها می‌شوند، یاد می‌گیرد که راه فرار از جریمه چالپوسی و خاکساری است. او یاد می‌گیرد که می‌توان هر قانونی را دور زد، به شرط اینکه بتوانی فرد تصمیم‌گیر

بزرگراه متعلق به اوست (عوارض بزرگراه را او دریافت می‌کند) وارد تپانی شود و با رشوه‌ای که از او می‌گیرد، در جاده قدیمی مستقر شود تا رانندگان از خوف حضور پلیس در جاده قدیمی، تردد در بزرگراه را ترجیح دهند و بدین ترتیب میزان عوارض پرداختی توسط رانندگان افزایش یابد. ممکن است این رفتار پلیس با انگیزه‌ای خیر (کاهش تصادفات جاده‌های دوطرفه) صورت گیرد، یعنی یک تخلف شرافتمندانه محقق شده باشد.

۱. جالب اینکه در مقابل تذکر ملایمی که راننده خودروی پلیس (مبنی بر اینکه خودرو را کنار پارک نماید)، گاه برخورد نامناسبی از طرف افسر پلیس صورت می‌گیرد.

۲. البته در مواردی که پلیس در حال مأموریت باشد، این محدودیت سرعت وجود ندارد ولی روشن است که رانندگان خودروی پلیس که معمولاً جزو کادر وظیفه خدمت هستند، از خودروی پلیس بودن سوءاستفاده می‌کنند و بی‌دلیل سرعت مجاز را نقض می‌کنند. نکته حائز اهمیت این است که کودکانی که شاهد این قانون‌شکنی پلیس هستند، تصویری که برایشان ایجاد می‌شود، این است که اگر خودت پلیس باشی، مجاز به هر کاری هستی و کسی نیست که تو را جریمه کند.

(اکثراً مجری قانون) را از خود راضی کنی. او نه تنها اینها را یاد می‌گیرد، شاهد خاکساری پدرش می‌شود و همین کافی است تا اقتدار^۱ پدر در نظر او تضعیف شود. جالب اینکه در موارد فراوانی، افسران پلیس از این خاکساری استقبال می‌کنند که نشانه بارزش این است که با وجود دستور سازمانی پلیس،^۲ افسر از خودروی خود پیاده نمی‌شود و این راننده است که باید از خودرو پیاده شده و جهت التماس به محضر افسر برسد. در اکثر موارد، پدر بعد از اینکه با چاپلوسی از بند جریمه رها می‌شود، در حضور خانواده تعابیر نامناسبی نثار افسر پلیس می‌کند، چرا که به دنبال ترمیم عزت نفسی است که با التماس به پلیس خدشه‌دار شده است. این رفتار پدر به کودک تظاهر و دورویی را می‌آموزد، او یاد می‌گیرد که لازم نیست واقعاً به کسی ارادت داشته باشی، بلکه کافی است در حضور او اظهار ارادت و تواضع نمایی تا منافعت را حفظ کنی و در خفا از او بدگویی نمایی.

کودکان وقتی رفتارهای مچ‌گیرانه پلیس را مشاهده می‌کنند، یاد می‌گیرند که برای کنترل مردم باید کمین کرد و منتظر تخلف آنها ماند. وقتی کودک مشاهده می‌کند که منطبق پلیس در اعمال جرایم، این است که متخلفان حتماً مجازات شوند، ولو اینکه چند غیرمتخلف هم جریمه شود، یاد می‌گیرد که «مجازات متخلفان مهم‌تر از مجازات نشدن غیرمتخلفان است».^۳ نمونه‌ای کوچک و ناپیدا از این منطق این است که برای کاهش سرعت خودروها از سرعت‌گیر استفاده می‌شود. این سرعت‌گیرها سبب می‌شوند اگر کسی با سرعت غیرمجاز حرکت کند، ضربه‌ای شدید را تجربه کند که علاوه بر آسیب‌های احتمالی به سرنشینان، مشکلات فنی برای خودرو پیش می‌آورد. این سرعت‌گیرها چنان طراحی شده‌اند که حتی کسانی که با سرعت مجاز حرکت می‌کنند، کاملاً از آسیب‌های آن مصون نمی‌مانند (مثلاً آسیب‌های فنی که به مرور بر خودرو وارد می‌شود) یعنی برای مجازات طبیعی کسانی که از سرعت مجاز تخطی می‌کنند، تمهیدی اندیشیده شده که غیرمتخلفان را هم، مجازات می‌کند (البته خفیف‌تر) در نوعی از سرعت‌گیرها ماده‌ای داخل آنها قرار دارد که اگر با سرعت مجاز از روی آنها عبور کنیم، اصلاً دست‌اندازی احساس

1. Authority.

۲. به اظهار سردار مؤمنی جانشین وقت فرماندهی ناجا، این وظیفه افسر است که برای بازدید مدارک و نوشتن جریمه، به خودرو مورد نظر مراجعه کند، نه اینکه راننده پیاده شده و به سراغ افسر برود (بازدید سرزده از مأموران پلیس مستقر در جاده؛ تاریخ ۲۷ / ۷ / ۱۳۹۳)

۳. پیاژه این مسئله را تحت عنوان «مسئولیت جمعی» به خوبی بررسی کرده و شواهد تجربی جالبی از مصاحبه با کودکان می‌آورد که نشان می‌دهد اخلاق مبتنی بر اجبار چگونه به این تفکر دامن می‌زند که وقتی تخلفی صورت گرفته و متخلف در میان جمعی است و شناسایی او ممکن نیست، خوب است که همه جمع را مجازات کنیم تا حتماً متخلف مجازات شود، ولو اینکه در جریان این مجازات چند بی‌گناه هم مجازات شوند. اما کودکانی که از اخلاق اجبار رها شده‌اند و پا به اخلاق همکاری گذاشته‌اند، ترجیح می‌دهند که بی‌گناهان مجازات نشوند، ولو چند متخلف هم قصر دربروند (پیاژه، ۱۳۷۹: ۲۲۸)

نمی‌کنیم و دست‌انداز تنها در سرعت غیرمجاز احساس می‌شود.^۱ بدین ترتیب فناوری در خدمت اخلاق قرار گرفته و مشکل اخلاقی مسئله را حل کرده است.

نتیجه

در این نوشتار تلاش شد برخی از ابعاد قوانین راهنمایی و رانندگی و نیز برخی از رفتارهای پلیس که به عنوان مانعی در مسیر رشد اخلاقی افراد جامعه قرار گرفت مورد تحلیل واقع شد. در این بررسی، از یافته‌های روان‌شناسان بهره گرفته شد. روشن است که این بررسی وقتی کامل خواهد بود که از چند جهت تکمیل شود: ۱. ابعاد مسئله با نگاهی جامعه‌شناختی، اخلاقی، حقوقی، فرهنگی و حتی اقتصادی نیز بررسی شوند؛ ۲. نگاهی جامع به همه مصادیق قوانین و رفتارهای پلیس صورت گیرد، کاری که در این نوشتار به صورت گزینشی صورت گرفت؛ ۳. در مطالعه‌ای پیمایشی و میدانی همه تجربه‌های زیسته رانندگان و مأموران پلیس برای گردآوری اطلاعات لازم به دست آید (گردآوری اطلاعات نوشتار حاضر بیشتر مبتنی بر تجربه زیسته نگارنده بود)؛ ۴. علاوه بر قوانین راهنمایی و رانندگی و رفتارهای پلیس، حوزه‌های دیگر مسائل ترافیکی (مانند رفتار رانندگان، فرایندهای تدوین قوانین راهنمایی و رانندگی، بسترهای اجرای قوانین و نیز ارگان‌هایی که مسئولیت ایجاد زیرساخت‌های ترافیکی را دارند و...) نیز بررسی شوند و آنگاه در یک فراتحلیل، همه ابعاد مسئله در کنار هم دیده شوند تا بتوان نتیجه‌گیری واقع‌بینانه‌ای صورت داد. روشن است که ابعاد مختلف مسائل ترافیکی بر هم کنش دارند؛ برای مثال، برخی رفتارهای پلیس ناشی از برخی بدرفتاری‌های رانندگان است، برخی بدرفتاری‌های رانندگان به دلیل فراهم نبودن زیرساخت‌های لازم برای رفتار صحیح ترافیکی است و...؛ ۵. در نهایت لازم است نهاد راهنمایی و رانندگی (با همه حوزه‌های مربوطه‌اش) در تعامل با سایر نهادهای اجتماعی (مانند آموزش و پرورش، نهاد قانون‌گذاری، نهاد اقتصاد با تأکید بر بخش خودروسازی، حوزه فرهنگ و هنر و...) دیده شود. چه بسا برخی کاستی‌های نهاد راهنمایی و رانندگی ریشه در نهادهای دیگر داشته باشد و رفع آنها با اقداماتی فرانهادی ممکن باشد. مثلاً ممکن است وابستگی بودجه دولت به جرایم رانندگی برخی از مشکلات قانون‌گذاری را دامن زده باشد و یا نواقصی در فرایند آموزش و پرورش به بدرفتارهای آینده کودکان دامن بزند.

به هر حال این نوشتار بر آن بود تا بابتی را برای بررسی علمی مشکلات ترافیکی بگشاید تا بلکه از مجرای آن بتوان اقداماتی شایسته برای فرهنگ‌سازی، قانون‌گذاری، رفتارسازی پلیس، آموزش نسل

۱. سرعت‌گیر BIV ساخت شرکت Badennova (<http://orfiran.tehran.ir>)

جوان و ایجاد زیرساخت‌های رفتار ترافیکی مناسب صورت داد تا در آینده در حوزه ترافیکی به موقعیتی دست یابیم که شایسته جامعه ایرانی - اسلامی ما است.

منابع و مأخذ

۱. بندورا، آلبرت، ۱۳۷۲، *نظریه یادگیری اجتماعی*، ترجمه فرهاد ماهر، تهران، راهگشا.
۲. پالمر، مایکل، ۱۳۸۵، *مسائل اخلاقی*، ترجمه علیرضا آل‌بویه، قم، پژوهشگاه علوم و فرهنگ اسلامی.
۳. پیازده، ژان، ۱۳۷۹، *قضاوت‌های اخلاقی کودکان*، ترجمه محمد علی امیری، تهران، نشر نی.
۴. جمعی از نویسندگان، ۱۳۸۷، *اخلاق کاربردی: چالش‌ها و کاوش‌های نوین در اخلاق عملی*، قم، پژوهشگاه علوم و فرهنگ اسلامی.
۵. ریچلز، جیمز، ۱۳۹۲، *عناصر فلسفه اخلاق*، ترجمه محمود فتحعلی و علیرضا آل‌بویه، قم، پژوهشگاه علوم و فرهنگ اسلامی.
۶. فرانکنا، ویلیام کی، ۱۳۷۶، *فلسفه اخلاق*، ترجمه هادی صادقی، قم، طه.
۷. گروزک، یونان ای، ۱۳۸۹، *رشد رفتار اخلاقی و وجدان*، ترجمه علیرضا شیخ شعاعی، در کتاب راهنمای رشد اخلاقی، ویرایسته ملانی کیلن و جودیث اسمتانا، قم، پژوهشگاه علوم و فرهنگ اسلامی.
۸. لاپسلی، دانیل کی، ۱۳۸۹، *نظریه‌های مرحله‌ای اخلاق*، ترجمه محمدرضا جهانگیرزاده، در کتاب راهنمای رشد اخلاقی، ویرایسته ملانی کیلن و جودیث اسمتانا، قم، پژوهشگاه علوم و فرهنگ اسلامی.
۹. لیبرت، رابرت و میشل اسپیگلر، ۱۳۷۵، *شخصیت از دیدگاه رفتاری*، ترجمه حسن صبوری مقدم، مشهد، آستان قدس رضوی.
۱۰. هرگنهان، بی. آر. و السون، متیو اچ، ۱۳۸۶، *مقدمه‌ای بر نظریه‌های یادگیری*، ترجمه علی‌اکبر سیف، تهران، نشر دوران.
۱۱. هولمز، رابرت ال، ۱۳۸۵، *مبانی فلسفه اخلاق*، ترجمه مسعود علیا، تهران، ققنوس.
12. Bandura, A, 1986, *Social foundations of thought and action: A social cognitive theory*, Englewood Cliffs, NJ: Prentice-Hall, Inc.
13. Barker, Tom, 2011, *Police Ethics: Crisis in Law Enforcement*, Charles C Thomas. Publisher, LTD.
14. Burke, Anthony, 2007, *Beyond security, ethics and violence*, Routledge.
15. Caldero, Michael A. & Crank, John P., 2011, *police ethics: the corruption of nable cause*, Anderson publishing.
16. Cook, Patricia, 2015, "A Profession Like No Other", in George Lucas (ed), *Routledge Handbook of Military Ethics*, Routledge, New York.

17. Fotion, N., 2012, "*military ethics*", in Ruth Chadwick (chief ed) encyclopedia of applied ethics (second edition), Elsevier.
18. Hoffman, Martin, 2001, "*Toward a comprehensive empathy-based theory of prosocial moral development*", in A. C. Bohart & D. J. Stipek (eds), constructive and destructive behavior (p. 61 - 86) Washington DC: American Psychological Association.
19. International Association of Chiefs of Police, 1989, *Law Enforcement Code of Ethics*.
20. Kohlberg, L. & Hersh, Richard H., 1977, "*moral development: a review of the theory*", Theory and Practice, Vol. 16, No. 2, moral development (Apr. 1977), p. 53 - 59, Taylor & Francis, Ltd.
21. Kohlberg, Lawrence, 1971, "*From is to ought: How to commit the naturalistic fallacy and get away with it in the study of moral development*", In T. Mischel (Ed), Cognitive development and epistemology, New York: Academic Press.
22. Lepper, M., 1983, "*Social control processes, attributions of motivation, and the internalization of s values*", In E. T. Higgins, D. N. Ruble, & W. W. Hartup (Eds), Social cognition and social development: A sociocultural perspective, New York, Cambridge University Press.
23. Miller, Seumas, 2005, "*corruption*", in Stanford encyclopedia of philosophy. (<http://plato.stanford.edu/entries/corruption/>)
24. Nucci, Larry, 2001, *Education in the Moral Domain*, Cambridge University Press.
25. Turiel, Elliot, 2008, "*The Development of Morality*", in William Damon & Richard M. Lerner (eds) Child and Adolescent Development: An Advanced Course, JOHN WILEY & SONS, INC.
26. Walker, N., 2012, "*police accountability*", in Ruth Chadwick (chief ed) encyclopedia of applied ethics (second edition), Elsevier, p. 474 - 484.
27. <http://orfiran.tehran.ir>

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی



پروفیسر شہناز گل خان
پرنسپل جامعہ اسلامیہ اسلامیہ
پرنسپل جامعہ اسلامیہ اسلامیہ