

پژوهشهای حقوقی

شماره ۱۲

هزار و سیصد و هشتاد و شش - نیمسال دوم

مقالات

- حقیقت و مجاز حقوق هسته‌ای ایران در پرتو قطعنامه ۱۸۰۳ شورای امنیت
- بررسی روابط حقوقی طرفهای اعتبار اسنادی الکترونیک
- ممنوعیت جمع مشاغل در حقوق ایران با نگاهی به حقوق فرانسه
- شرکتهای خصوصی نظامی و امنیتی و حقوق بین‌المللی بشردوستانه
- تشخیص بزه سیاسی و تأثیر رویه دیوان عالی کشور بر آن در فرانسه
- مطالعه تطبیقی تعزیر خصوصی با نظریه کیفر خصوصی متجاوز به حقوق معنوی

موضوع ویژه: حقوق راهنمایی و رانندگی

- تأثیر قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی در قانونمداری رفتارهای اجتماعی
- پیوند قواعد بیمه‌ای و حقوق حوادث رانندگی
- حقوق و تکالیف عابران پیاده در ترافیک
- نگاهی به راهکارهای قانونی حمایت از عابر پیاده
- جنایت غیر عمدی ناشی از تقصیر در رانندگی
- سازمان ملل متحد و مقابله با «بحران جهانی سوانح رانندگی»

نقد و معرفی

- نقدی بر قانون جدید ثبت اختراعات (مصوب ۱۳۸۶/۱۱/۳)
- نقش اینترپل در مبارزه با قاچاق بین‌المللی مواد مخدر





تأثیر قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی در قانونمداری رفتارهای اجتماعی

نقدی بر وضعیت راهنمایی و رانندگی در کشور و عوارض فرابخشی آن

دکتر وحید اشتیاق*

چکیده: سعادت اجتماع در گرو قانونمدار بودن رفتارهای افراد جامعه است. از طرفی میزان سازگاری رفتار افراد جامعه با قانون بر اساس درک صحیح آنها از بایدها و نبایدهای قانونی شکل می‌گیرد که خود حاصل آموزشهایی است که افراد در طول زندگی دریافت می‌کنند و آنها را پیوسته تمرین می‌کنند. در این مقاله نشان داده شده است که چگونه حوزه قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی و رفتارهای ترافیکی شهروندان می‌تواند با تأثیرات وسیع فرابخشی خود پایه‌های باور و التزام جامعه به قانون و در نتیجه سعادت کلی جامعه را تحت تأثیر قرار دهد و در عین حال شاخصی از میزان ترقی و توسعه مدنیت هر جامعه‌ای محسوب گردد و در پیدایش علل ارتکاب جرایم نیز اثرگذار باشد.

کلیدواژه‌ها: التزام به قوانین، ترافیک، رفتارهای مجرمانه، سیاست کیفی، قانونمداری، مجرم به عادت، مقررات راهنمایی و رانندگی، نظم اجتماعی.

مقدمه

از دیدگاه حقوقدانان آرمان‌گرا که قلب آنان برای استقرار عدالت و نظم اجتماعی می‌تپد و لذا جایگاه والایی برای قانون در جامعه قائلند اهمیت بسیاری دارد که رفتارهای اجتماعی در انطباق با قانون چگونه شکل می‌گیرند؟ این نوشتار در پی ارائه یک پژوهش حقوقی

* عضو هیأت علمی و رئیس پژوهشکده حقوق شهردانش.

آکادمیک نیست بلکه از خاستگاه بیم و امید نسبت به سرنوشت کوششهای همه آنانی که ترقی جامعه ایران اسلامی در پناه استقرار عدالت و نظم اجتماعی را آرزو داشته‌اند و دارند نوشته می‌شود؛ کوششهایی که در معرض خطر ناشی از تداوم عادات و رفتارهای سوء اجتماعی قرار دارند. سرنوشت آن دسته از تحقیقات حقوقی حقوقدانان ایرانی نیز که با این هدف دنبال شده است نیز بخشی از این کوششهاست که بدون نگاه به واقعیت رفتارهای اجتماعی معاصر باید نسبت به نیل آنها به هدف بیمناک بود.

نقش فرابخشی مقررات راهنمایی و رانندگی و کارکرد آن در کشور ما

آشنایی یکایک افراد جامعه با مفاهیم «بایدها و نبایدها» از دوران طفولیت، و از بایدها و نبایدهای اخلاقی که در محیط خانه به آنها آموزش داده می‌شود آغاز می‌گردد. افراد جامعه تدریجاً فرصت می‌یابند تا مفاهیم «بایدها و نبایدهای قانونی» را بیاموزند و اولین تجارب خود نسبت به این مفاهیم را کسب کنند. دامنه این تجربه در طی سالهای بعدی زندگی توسعه می‌یابد و افراد جامعه مرتباً در هر مرحله از تحصیل، کسب و کار و فعالیتهای اجتماعی، زندگی خصوصی و زناشویی، ناگزیر اطلاعات بیشتری از قواعد و الزامات قانونی را فرا می‌گیرند. اما به رغم وسعت یافتن اطلاعات افراد جامعه در بزرگسالی، آنچه در همه آموزه‌های بعدی با اولین تجارب یک کودک از الزامات قانونی مشترک است، مفهومی است که او از همان ابتدا از «باید و نباید» درک کرده است و بخش مهمی از رفتارهای اجتماعی او را خواهد ساخت. مفاهیمی که عناصر اصلی تعریف «قانون» را نیز تشکیل می‌دهند و نقض آنها موجب اخلال در نظم اجتماعی و بروز رفتارهای مجرمانه می‌گردد.

مقررات راهنمایی و رانندگی از اولین قواعد الزامی است که شهرنشینان از دوره طفولیت با آن مواجه می‌شوند و تا پایان عمر با آن سر و کار دارند. در واقع می‌توان گفت شهرنشینان به طور معمول اولین تجارب زندگی خود از مفهوم قانون و مقررات الزامی جامعه را با قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی آغاز می‌کنند و مفاهیم «باید و نباید» را در این حوزه می‌آموزند و تا پایان عمر هم با این دسته از قوانین و مقررات سر و کار دارند. از سوی دیگر، نظم اجتماعی بیش از هر چیز بر پایه رفتار قانونمدار افراد جامعه استوار است. این افراد جامعه هستند که با التزام خود به انجام صحیح هر آنچه بر عهده

دارند می‌توانند سعادت اجتماع را در سایه نظم اجتماعی و عدالت تأمین نمایند خواه در مقام و موقعیت کارگری ساده باشند خواه در منصب یک مدیر عالی‌رتبه دولتی، خواه با دانش خود حرفه‌ای تخصصی نظیر پزشکی و مهندسی در پیش گرفته باشند و خواه با تدبیر و سرمایه خود کارآفرینی را برگزیده باشند. تردیدی نیست که ایفای مجموعه این نقشهای اجتماعی در سایه حس وظیفه‌شناسی و انجام صحیح تکالیف و رعایت حقوق دیگران می‌تواند جامعه‌ای منضبط و بهره‌ور و مترقی را بسازد، تکالیف و حقوقی که فرض بر این است که بخش مهم آنها در قوانین و مقررات پیش‌بینی گردیده است و به حق انتظار می‌رود که همگان بر پایه باوری عمیق به قوانین، بر تعهد خود نسبت به آنها پافشاری کنند و بی‌اعتقادی و بی‌توجهی به قوانین را تنها برای افراد معدودی که «مجرم به عادت» نامیده می‌شوند باقی بگذارند.

اما واقعیت جامعه ما با چنین وضعیت مطلوبی فاصله دارد و این فاصله پرسشهایی را پیش روی ما قرار می‌دهد. التزام به قانون چقدر در فرهنگ آحاد جامعه ما رسوخ یافته است؟ چرا درک برخی از شهروندان ما از مفهوم باید و نباید در عمل با معنای لغوی این کلمات متفاوت است؟ قانون در زندگی ما چه جایگاهی دارد؟ افراد جامعه ما تا چه میزان استحکام جامعه در عمل به قانون را شرط سعادت خود می‌دانند؟ از سوی دیگر چرا شهروندان ما اعتمادی به باور و التزام عموم افراد جامعه به قوانین و مقررات ندارند؟ چرا در پیشفرض روابط خود با دیگران اصل را بر رفتار قانونمدار آنها جز در موارد استثنائی نمی‌گذارند؟

هرچه که اعتماد به رفتار قانونمند دیگران موجب امنیت و آرامش است، بی‌اعتمادی افراد جامعه به التزام طرفهای خود به قانون عوارض مخرب و زیانباری دارد. اگر بخواهید مثالی از عدم اعتماد خود به قانونمند بودن غالب رفتارهای دیگران بیاورید، ذهن شما اولین مثالها را در کدام حوزه زندگی اجتماعی در دسترس می‌یابد؟ احتمالاً نمونه‌های بسیار و حتی آخرین را از رفتارهای ترافیکی در شهر به یاد می‌آورید اما مطمئناً محدود به این حوزه نمی‌گردد. ما مثالی از حوزه‌های دیگر ذکر می‌کنیم. اگر کارگر به این نتیجه برسد که کارفرمای او هر چقدر هم در پی منفعت خویش باشد ولی قانون را باور کرده و به انجام تکالیف خود و رعایت حقوق وی ملتزم است، روشن است که با حس آرامش و امنیت بیشتری به کار خود مشغول خواهد شد کما اینکه اگر کارفرما هم همین اعتماد را به

کارگران خود داشته باشد در سرمایه‌گذاری و تولید، رویه بهتری برخواهد گزید و نتیجه این وضعیت برای هر دوی آنها بلکه برای جامعه بهتر خواهد بود. ولی اگر هیچ‌یک دیگری را ملتزم به قانون و رعایت بایدها و نبایدهای آن نیابد یا نداند، قطعاً بخشی از توان و انرژی خود را صرف هزینه کردن برای چگونگی روابط خود با طرف مقابل خواهد کرد و در آخر هم هیچ‌یک در کار خود احساس آرامش و رضایت نخواهند داشت و هر دو گروه انسانی با سرعت بیشتری فرسوده می‌شوند یا بهتر بگوئیم یکدیگر را فرسوده می‌سازند. همین‌طور است در روابط شهروندان و از جمله کارآفرینان با مدیران دولتی. اگر اعتماد کارآفرینان جلب شود که مقامات و مدیران دولتی سخت معتقد به قوانین‌اند و نسبت به انجام تمامی تکالیف خود و رعایت حقوق شهروندان ملتزم هستند و لذا همه رفتارهای آنها از پیش در چارچوب قوانین و مقررات قابل پیش‌بینی است، قطعاً با احساس آرامش و امنیت و نشاط و ترقی‌خواهی به کار و سرمایه‌گذاری و برنامه‌ریزی می‌پردازند، در غیر این صورت حس بی‌اعتمادی بر آنها عارض می‌شود که آثاری بس زیانبار و مخرب دارد و کارآفرینان را از اینکه تمامی توان آنها یکپارچه نافع خود و اجتماعشان باشد باز می‌دارد و طبعاً یا راه انفعال و کوتاه کردن همت خود را در پیش می‌گیرند و یا اگر به هر دلیل تن به خطر داده باشند، باید حداقل بخشی از توان و تدبیر خود را به جای آنکه مصروف تولید کنند در چگونگی روابط خود با دستگاه‌های دولتی و در امان ماندن از اقدامات غیرقابل پیش‌بینی ایشان تلف کنند، و در نهایت نشاط و ترقی‌خواهی آنها جای خود را به کسالت و خمودی و شاید هم یافتن راه‌های گریز می‌دهد و همین‌طور قیاس کنید در همه روابط دیگر بین افراد جامعه. نتیجه آنکه چنانچه افراد جامعه به اصالت این نکته که طرفهای ایشان غالباً شأن و جایگاه قانون را باور دارند اعتقاد نیابند و همچنین به این نکته که هرگاه در قانون سخن از «باید» یا «نباید» رفته است طرفهای دیگر غالباً به آن در آشکار و نهان ملتزم هستند، اعتماد نکنند؛ ناگزیر حداقل بخشی از توان آنها که باید در راستای منافع ایشان و همزمان در جهت مصالح و تعالی جامعه به کار رود، تلف خواهد شد. البته بی‌اعتمادی به رفتار قانونمدار طرفهای مقابل، خود «هم‌افزایی» متقابل در بی‌اعتنایی شخص به قوانین را هم به دنبال خواهد داشت و هر یک دیگری را به تضعیف بیشتر باورهایش از «باید» و «نباید» سوق خواهد داد. در چنین شرایطی دیگر «نبایدها» به طور مطلق در فرهنگ جامعه لزوماً «تابو» نخواهند بود و تکیه بر ریشه‌های فرهنگی نخواهند داشت بلکه پشتوانه حداقل

بخشی از آنها به ضمانتهای اجرائی قابل اعمال توسط حاکمیت از جمله مجازاتها محدود می‌گردد و دامنه آنها با دامنه اعمال قدرت دولتی تعریف می‌شود. چنین وضعیتی قطعاً برای همه آحاد جامعه نامطلوب است و به نفع هیچ‌کس نیست.

نگاهی به وضعیت جامعه خود بیاندازیم. آیا واقعاً ما انتظار داریم که افراد جامعه ما به یکدیگر در التزام به قانون اعتماد داشته باشند؟ آیا مایلیم افراد جامعه مطلقاً نقض قانون را «تابو» بدانند؟ آیا اساساً ما می‌توانیم چنین انتظاری داشته باشیم؟ به نظر می‌رسد چنین انتظاری در جامعه ما جز در مورد رفتارهایی که به‌طور سنتی جرم شناخته شده‌اند بی‌پایه است و جامعه ما هنوز آمادگی برقراری این اعتماد متقابل را در بین افراد خود ندارد. اما چه این نظریه را با این کلیت بپذیریم و چه به نحو موجهه جزئیه قبول داشته باشیم به هر حال جای این پرسش باقی است که چرا؟ مگر جامعه ما در مسیر قدمهای بزرگی برای پیشرفت قرار نگرفته است پس چرا هنوز آمادگی اعتماد به رفتارهای مدنی افراد خود را کسب نکرده است؟

در کنکاش برای پاسخ این سؤال از دیدگاه روان‌شناسان اجتماعی بهره می‌گیریم. به نظر ایشان باید موضوع را از دوران کودکی مورد توجه قرار داد. بزرگسالان امروز جامعه، کودکان دیروزند و کودکان امروز پدران و مادران فردای جامعه هستند. شخصیت کودک که تحت تأثیر وراثت و آموزشهای خانواده شکل ابتدایی خود را می‌یابد، با پا گذاشتن در اجتماع در مرحله فرهنگ‌پذیری از جامعه قرار می‌گیرد و در ضمن زندگی روزانه و بی‌آنکه ملتفت باشد، سازگاری با فرهنگ جامعه را می‌آموزد. او عادات و باورهای جامعه را درمی‌یابد و مفاهیم مشترک آنها را درک می‌کند و یاد می‌گیرد چگونه می‌توان همانند دیگران اندیشید و رفتار کرد.^۱

در واقع در همین دوره کودکی و نوجوانی است که او مفهوم و جایگاه قانون را هم درمی‌یابد و می‌فهمد که بایدها و نبایدهای قانونی در جامعه او چه معنایی دارند. او تدریجاً با سؤالاتی مواجه می‌شود و برای سؤالهای خود پاسخهایی را از محیط پیرامون خود می‌گیرد و چنانکه گفتیم او در این دوره تنها حوزه‌ای از بایدها و نبایدهای قانونی را

۱. نک: ژان استوتزل، روان‌شناسی اجتماعی، ترجمه علی محمد کاردان، تهران: انتشارات دانشگاه تهران،

که بیش از همه ممکن است بیابد و درک کند مقررات آمد و شد در شهر است. خُب ما انتظار داریم کودکانمان در این کلاس درس که پایه زندگی ایشان را تشکیل خواهد داد چه بیاموزند و چه پاسخهایی برای سؤالات خود بیابند؟ چند نمونه از آنچه را که جامعه در حال آموزش به نسل بعدی است با هم مرور کنیم. او از خود خواهد پرسید «بایدها و نبایدهای قانونی» چقدر جدی هستند؟ آیا «باید و نباید» قانونی واقعاً مفاهیمی سخت و تخلف‌ناپذیر هستند یا مفاهیمی هستند نرم و سیال؟ آیا چراغ قرمز در هر حال به معنای «نباید» است؟ یا اینکه چراغ قرمز به پرننگ و کم‌رنگ تقسیم می‌شود؟ آیا بین چراغ قرمز در شلوغی روز و خلوت شب تفاوت است؟ آیا نقض قانون «تابو» بی است که در هر حال نباید به سمت آن رفت؟ آیا «باید و نباید» قانونی واقعاً در هر حال الزامی هستند یا تنها در پیش چشم مردم و یا شاید هم تنها در پیش چشم مأموران قانون؟ آیا من باید در برابر «باید و نباید» قانونی دو شخصیت داشته باشم و در محیطهای مختلف، رفتار دوگانه داشته باشم یا آنکه آن را واقعاً بپذیرم و در شخصیت یگانه و واقعی خودم جای دهم؟ آیا باید دو نظام ارزشی مختلف را فرا بگیرم و ملاک عمل در شرایط مختلف قرار دهم یا تنها یک نظام ارزشی معتبر را؟ آیا موفقیت بیشتر و سعادت آینده من در گروی این است که به دنبال راهی برای گریز از محدودیتهای ناشی از «بایدها و نبایدها» باشم و یا در این است که به استقبال از آنها بروم و در رعایت آنها کوشش به عمل آورم و بلکه مراقب دیگران هم باشم؟ آیا یافتن حیلها و راههای گریز از قانون زرنگی و موفقیت است یا پستی و بی‌خردی؟ آیا باید بر شجاعت و زرنگی آن کس که انتظار در صف ترافیک را برنمی‌تابد و جسورانه به سمت چپ منحرف می‌گردد و به سرعت در مسیر خود جلو می‌رود رشک برد یا باید بر جهالت او تأسف خورد؟ آیا اگر مأمور قانون در برخورد با چنین متخلفانی بی‌اعتنایی کرد نشان از تأیید صحت عمل و موفقیت ایشان است یا نشان از ضعف و خطای مأمور اجرای قانون؟ آیا اگر مأمور اجرای قانون ضعیف و بی‌تفاوت بود یعنی ارتکاب تخلفات قباحه ندارد؟ آیا می‌توان در الزامی بودن مفهوم قانون و واکنشهای قانونی مأموران در برابر تخلفات، با ایشان به چانه‌زنی و مصالحه پرداخت یا مأموران حق گذشت ندارند و اساساً واکنش قانونی قابل مذاکره و مصالحه نیست؟ آیا آن مأمور قانون که بالاخره از سر ترحم یا هر چیز دیگر برخورد با رفتار ناقض قانون را نادیده گرفته است نشان از پایبندی به جوانمردی دارد یا نشان از خیانتکاری به جامعه؟ آیا آن علائم رانندگی

که با هم در تعارضند به معنای آن است که باید خود اجتهاد کنیم و قانون الزامی را از قانون غیرالزامی! و قانون خوب را از قانون بد باز شناسیم و یکی را اجرا کنیم یا اینکه اجتهاد در جایی که امکان تعیین مقررات شفاف هست بی‌معناست؟ سؤالات بسیار دیگری از این دست هست که بسیار اهمیت دارند و خواننده محترم می‌تواند بسیار بر آن بیافزاید.

اگر بنا باشد کودکان و نوجوانان کشورمان مفاهیم فرهنگی جامعه از جمله «بایدها و نبایدهای قانونی» را در دورانی بیاموزند که تنها فرصت - یا به عبارت صحیح‌تر در دسترس‌ترین فرصت - و بهترین میدان آموزش این مفاهیم را می‌توان در قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی یافت، بر ماست که بیاندیشیم که با توجه به شناختی که همه ما از وضع این قوانین و مقررات و اجرای آنها در کشورمان داریم، انتظار داریم که چه مفهوم مشترکی از «باید و نباید قانونی» در اذهان نسل بعدی ما شکل بگیرد؟ انتظار داریم در ذهن جوانان و نوجوانان ما چه پاسخی به تک تک سؤالات فوق نقش بندد؟ انتظار داریم سازندگان فردای جامعه در رعایت «الزامات قانونی» و یا بهتر بگوئیم «انجام تکالیف خود و رعایت حقوق دیگران» از چه میزان باور و تعهد برخوردار باشند؟ آیا ما با این وضع رفتارهای ترافیکی انتظاری بیش از یک باور سست به قواعدی آن هم نه چندان الزامی از این کلاس درس برای نسب بعد خود داریم. در این صورت باید بدانیم بر اساس اصل تعامل معانی در بین افراد جامعه و هم‌افزایی متقابل آن، بلکه همین باور سستی هم که ما برای نسل بعد به ارث می‌گذاریم، از آنچه که نسل ما به ایشان آموخته است سست‌تر و کم‌رنگ‌تر خواهد بود.

این است بلایی که جامعه امروز ما کم و بیش به آن مبتلاست. به جای آنکه عدم باور قانون و عدم التزام قاطع به آن یک بیماری تلقی شود و تنها در مجرمان به عادت جست‌وجو گردد، دامنه وسیعی از اجتماع را دربر گرفته و تبدیل به یک بیماری فراگیر شده است. البته وخامت سطح شیوع این بیماری عمدتاً در مقرراتی است که برای نظم اجتماعی وضع شده‌اند و ریشه‌های فطری و مذهبی در آنها عمق کمتری دارد. انکار واقعیت این بیماری که بسیاری از افراد جامعه ما مجرم به عادت حداقل در این بخش از مقررات جامعه تربیت شده‌اند تنها با فریب ممکن است. اگر به درون خود بازگردیم می‌بینیم که حتی ما هم آموخته‌ایم که باید بیمار باشیم تا بتوانیم در این اجتماع زندگی

کنیم. درست است که رفتارهای مجرمانه شدید نظیر قتل یا سرقت به دلیل ارزشهای مذهبی و انسانی و فطری «تابو» تلقی می‌گردند ولی دامنه این دسته از باورها محدود است و بسیاری از شؤون لازم برای برقراری عدالت و نظم اجتماعی در عصر حاضر را دربرنمی‌گیرد. به علاوه از دیدگاه جرم‌شناختی، سست بودن باور افراد نسبت به قانون، عامل مشترک ارتکاب بزه در اغلب جرائم است. جرم‌شناسان در توجیه رفتارهای مجرمانه، بر تعارض ارزشهای خرده‌فرهنگها با ارزشهای مقبول اکثریت جامعه و قانونگذار تأکید دارند. فرو ریختن پایه‌های استحکام باور به قانون ولو در جرائم خلافی تدریجاً می‌تواند علت بروز بسیاری از رفتارهای مجرمانه شدیدتر گردد. در اغلب مباحث جاری در کشور ما راجع به راههای کاهش جرم که همگی در جای خود با ارزش هستند، کمتر توجه به این واقعیت مشاهده می‌شود که ریشه بروز بسیاری از رفتارهای مجرمانه شدیدتر را باید در فرو ریختن حرمت قانون در همان جرائم خلافی دنبال کرد. از همین روی است که جا دارد که وضعیت راهنمایی و رانندگی به عنوان یکی از بنیادهای اخلاق و رفتار اجتماعی مورد توجه قرار گیرد. حوزه راهنمایی و رانندگی ممکن است در نگاه اول بی‌ارتباط با علل ارتکاب بخشی از جرائم در کشور به نظر آید اما با نگاهی از این منظر می‌تواند مورد توجه جدی‌تر متخصصان و دست‌اندرکاران این امر قرار گیرد و اهمیت آن به حوزه ترافیک محدود نگردد.

در راه یافتن تفاوت و بلکه تعارض بین فرهنگ جامعه ما با بایسته‌های قانونی، ذکر مثال مفید است. به یاد داریم که مریان تعلیمات راهنمایی و رانندگی به ما گفته‌اند که خط ممتد در کف خیابانها همانند دیوار ممتدی است که نمی‌شود یا بهتر بگوئیم ممکن نیست از روی آن عبور کرد. واضح است که «ممکن نیست» در واقع بدان معناست که «نباید» از آن عبور کرد اما خوب بیاندیشیم و پاسخ دهیم که چند نفر را می‌توانیم در جامعه‌مان بباییم که این دیوار در باورهای ذهنی او فرو نریخته باشد؟ چند نفر را می‌توانیم بباییم که در ادبیات او هنوز «نباید» با «ممکن نیست» مترادف باشد؟ حتی آنان که خود سعی در التزام به این خطوط دارند هم باور ندارند که این خط «نباید»، همچون یک دیوار غیرقابل عبور باقی مانده است چرا که روزانه بارها شاهد هستند که اثری از این دیوار وجود ندارد و عبور از روی خطوط «نباید» امری شایع و عادی شده است و گویا قباحتی هم ندارد. پس حتی اگر این گروه خودشان هم عادتاً اهل خلاف نباشند اما می‌دانند که

نباید اعتمادی به رعایت این امر توسط دیگران داشته باشند و همین «بی‌اعتمادی به جایگاه قانون» است که خود آثار بسیار مخربی دارد.

تابلوی ورود ممنوع به ما می‌گوید حق ورود نداریم و این حق رانندگان از سمت مقابل است که آزادتر و بدون نگرانی از حرکت خودرو از طرف مقابل، حرکت کنند ولی واقعاً شدت و حدت این تابلو به چه پشتوانه فرهنگی تکیه زده است؟ هنگامی که شما در مسیر یکطرفه حرکت می‌کنید چقدر اعتماد به رعایت حقوق خود توسط دیگران دارید؟ چند درصد احتمال عبور خودرو از طرف مقابل را می‌دهید؟ مشاهده چنین خودرویی برای شما چقدر غیرمنتظره است؟ حتی افراد ملتزم به قانون در جامعه ما هنگام عبور در جهت صحیح در خیابانی که یکطرفه اعلام شده است نگران خودروهایی هستند که سرزدن خلاف از رانندگان آنها کاملاً ممکن و شدنی است.

هزینه نگرانی از خطر تخلفات شایع دیگران چقدر است؟ در نگاه اول شاید هزینه زیادی برای نگرانی از ورود خودرو از جهت مقابل در یک خیابان یا کوچه یکطرفه تصور نشود، و این هزینه برای راننده‌ای که در مسیر درست حرکت می‌کند به کم شدن جرأت و افزودن بر احتیاط و کند شدن حرکت و اتلاف بیشتر وقت و قدری هم اضطراب و خستگی ناشی از رانندگی و گاهی هم فشار عصبی ناشی از مشاجره با طرف مقابل محدود شود، ولی با دقت در درسی که این راننده به‌طور ناخودآگاه از این وضعیت می‌آموزد بیاندیشیم و پاسخی برای این سؤال بیابیم که هزینه کم شدن جرأت و افزایش احتیاط و کندی حرکت و اتلاف وقت بیشتر و اضطراب و خستگی و گاهی هم فشار عصبی شهروندان در تصمیم بر عبور از مسیرهای زندگی و سازندگی که باید سرمایه یا عمر یا دانش و یا حیثیت حرفه‌ای خود را در معرض این خطر قرار دهند برای فرهنگ و اقتصاد جامعه چقدر است؟

البته در هر جامعه‌ای خلافاکارانی هستند که باید مراقب آنها بود ولی سخن از موارد نادر و مجرمان نیست بلکه صحبت از یک بیماری شایع در جامعه ماست، چه، در غیر این صورت اینگونه نگرانی‌ها به ضرب‌المثلها و فرهنگ عامه راه نیافته بود. مثالهای از این دست بسیار است.

ما نمی‌توانیم انتظار داشته باشیم که آثار این بیماری به سایر حوزه‌های نظم اجتماعی راه نیابد. ما چگونه می‌توانیم انتظار داشته باشیم که شهروندان ما در رعایت قوانین و

مقررات شهرداری، مالیاتی، گمرکی، کار، بازرگانی و دهها حوزه دیگر قانونی ملتزم و متعهد، تربیت شده باشند و سعادت و منافع خود را در حاکمیت قانون بدانند و علاقه‌ای به اطلاع از راههای قانون‌گریزی نشان ندهند در حالی که همه قبلاً درس خود را طور دیگری آموخته‌اند؟ حتی مگر مدیران و مسئولان دولتی و قضائی و غیره در جامعه دیگری تربیت شده‌اند؟ مگر آنها صبح به صبح از عبور از همین خیابانها به سر کار خود حاضر نشده‌اند؟ آنها هم در خوش‌بینانه‌ترین حالت که التزام خود را به قانون کاملاً حفظ کرده باشند، حداقل این تأثیر را از این وضعیت پذیرفته‌اند که چون خبر از شیوع راههای قانون‌گریزی دارند و اعتماد خود را به التزام دیگران از دست داده‌اند لذا برای انجام صحیح وظیفه خود، ناخودآگاه درخواستهای شهروندان و اظهارات و اقدامات آنها را با بدگمانی به قانون‌گریزی ایشان می‌نگرند و دهها «اما و اگر» برای جلوگیری از حرکت ایشان و دهها راه کنترلی برای بستن روزنه‌های فرار از قانون پیش می‌گیرند. برای مثال اگر این ضرب‌المثل در کشور ما در بین دست‌اندرکاران کسب و کار شهرت یافته است که «هر چه هم در ادارات دارایی در اظهار درآمد خود راستگو باشی ولی تو را در صف دروغگوها می‌ایستاند» حکایت از آثار همین فرهنگ بیمار و بی‌اعتمادی در روابط دوطرفه شهروندان با مسئولان دولتی دارد و مثالهای این امر بسیار است و حدیث آن مفصل که نیاز به توضیح بیش از این در این مجمل نیست.

علاوه بر آنچه ذکر شد اهمیت مقررات راهنمایی و رانندگی و رعایت آنها را از منظر دیگری نیز باید نگریست. رفتارهای ترافیکی یک شاخص توسعه نیز هستند. اگر تاکنون به دیگر کشورها سفر هوایی کرده باشید حتماً این تجربه را دارید که هنگامی که از فرودگاهی در کشورمان وارد فرودگاهی در آن کشور می‌شوید و قدم در شهر می‌گذارید حتی قبل از آنکه فرصتی برای بازدید از صنایع و دانشگاهها و بیمارستانها و عوامل بالقوه و شاخصهای پیشرفت و توسعه آن کشور بیابید، هوشمندانه متوجه خواهید شد که آیا وارد کشوری پیشرفته‌تر شده‌اید یا توسعه‌نیافته‌تر. قطعاً رعایت قوانین و نظم و ترتیب توسط مردمی که در آن کشور زندگی می‌کنند بیشترین تأثیر را در ذهن شما برای چنین قضاوتی خواهد داشت که جلوه کامل آن در انضباط شهری و راهنمایی و رانندگی آن شهر است. حتی ممکن است با تعجب مشاهده کنید هموطن شما هم در محیط جدید تلاش بیشتری برای رعایت قوانین و مقررات به عمل می‌آورد تا بتواند خود را هماهنگ‌تر با محیط جدید سازد

و این رویه قطعاً در سایر حوزه‌های رفتاری او در آن کشور نیز بی‌تأثیر نخواهد بود. توسعه علمی و صنعتی در کشور ما هر چقدر هم موفق باشد موجب نخواهد شد که این شاخص در ارزیابی توسعه کشور ما لحاظ نشود و تنها می‌توان ابراز داشت که این وضعیت در شأن این مردم و این کشور نیست و باید چاره‌ای عاجل و متناسب با اهمیت موضوع اندیشید و بویژه جوانان کشور باید اصلاح این وضعیت را اراده کنند.

از مجموع آنچه گذشت اهمیت و شأن و جایگاه قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی از جهات مختلف آشکار می‌گردد. هدف از این نوشتار این بود که تلخی این وضعیت را آنچنان که هست قدری چشیده باشیم و به ابعاد وسیع آن بهتر بنگریم. واقعیت این است که وضعیت قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی در کشور ما مجالی برای تعامل فرهنگی ما با یکدیگر و فرهنگ‌آموزی به کودکان و نوجوانانمان است و این نویسنده نتوانست مقیاسی را برای اندازه‌گیری خسارتی که از این طریق به سعادت کشور وارد می‌آید بیابد. ساده‌انگاری است که ما خسارات ناشی از ضعف قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی و عدم رعایت همین قوانین ضعیف را منحصرراً در خسارات جانی و مالی ناشی از تصادفات یا هدر رفتن سوخت و یا اتلاف وقت مردم در ترافیک و یا آلودگی هوای شهرها ببینیم. هرچند اینها خساراتی سنگین هستند اما نویسنده بر این عقیده است که ما سعادت جامعه و آرامش افراد و تعالی فرهنگی خود را در این میدان به حراج گذاشته‌ایم. اگرچه مرثیه‌سرایی در این بلای دامن‌گیر موجب التیام آلام است لکن بهتر آن است که به جای آن به طرح پرسشی دیگر بپردازیم.

راههای برون رفت از وضع نامطلوب حاضر

چه راه‌حلی برای برون‌رفت از این وضعیت وجود دارد؟ برای نجات جامعه از این بلیه چه باید کرد؟ پاسخ این سؤال نیاز به مشارکت صاحب‌نظران از رشته‌های مختلف در ساعتها گفتگو و اندیشه و تحقیق دارد ولی نویسنده در حد بضاعت خود و حوصله این صفحات راه‌حلهایی را در چهار بند ارائه می‌کند:

الف - درک جایگاه و کارکرد حوزه راهنمایی و رانندگی در سطح ملی

در درجه اول باید مطمئن شد که اهمیت و جایگاه مهم قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی و کارکرد آن در اخلاق و نظام اجتماعی مورد شناسایی همه افراد مؤثر قرار گرفته است و برای این منظور تلاش رسانه‌ها و نویسندگان و گویندگان و هنرمندان و اهتمام مسؤولان مستقیم این امر ضروری است. یقیناً این حوزه از رفتارهای اجتماعی باید مورد توجه علمای دینی نیز قرار گیرد کما اینکه اگر چه این دست از مشکلات در عصر ائمه علیهم‌السلام نبوده است ولی همان وضعیت هم مورد توجه ایشان قرار گرفته است و در روایت آمده است که: «من الجور قول الراكب للماشی الطريق الطریق»^۲ و با تفصیلی که در بسیاری از احکام دینی وجود دارد درمی‌یابیم که یقیناً اگر مشکلات آمد و شد، معاصر با ایشان بود قطعاً دستورهای فراوانی به ما در رعایت حقوق شهروندان رسیده بود.

ب - توجه به آموزش و پرورش برای اصلاح وضعیت در نسل بعد

اگرچه درمان قانون‌گزینی در نسل حاضر مهم است و باید هم مورد توجه باشد ولی مهمتر و ثمربخش‌تر از آن تربیت صحیح نسل آینده است و توجه به راهنمایی و رانندگی به عنوان میدانی برای شروع آموزش و تربیت قانون‌پذیری نسل بعدی بسیار بااهمیت است. در زمینه آموزش و پرورش کودکان و نوجوانان باید برنامه‌ریزی‌های دقیقی صورت پذیرد. به رغم آنکه کودکان و نوجوانان در محیط خانواده‌هایی رشد می‌یابند که ممکن است مبتلا به ویروس بیماری قانون‌گزینی باشند ولی باز هم آموزش و پرورش می‌تواند نقش اساسی در این امر ایفا کند و سعی کند نسل بعد را در برابر این ویروس مقاومتر بسازد. در تاریخ کشورها نمونه‌ها و تجاربی از برنامه‌ریزی برای اصلاح و تغییر فرهنگ نسل‌های بعدی قابل مشاهده است. همین مشکل ما عیناً در برخی کشورهای اروپایی هم بوده است که با مداومت در آموزش و پرورش کودکان توفیقات بسیار به دست آورده‌اند. آموزش و پرورش در اصلاح رفتار نسل بعد ملتها حتی گاهی آنقدر مؤثر بوده است که قدرتهای سیاسی از

۲. فتال نیشابوری ابوعلی محمد بن حسن (م ۵۰۸ هـ)، *روضه الواعظین و بصیره المتعظمین*، ج ۲، قم، انتشارات رضی، [بی‌تا]، ص ۴۶۶؛ شیخ صدوق ابوجعفر محمد بن علی بن حسین بن بابویه قمی (م ۳۸۱ هـ)، *الخصال*، ج ۱، قم، جامعه مدرسین حوزه علمیه قم، چاپ اول، ۱۳۶۲ ش، ص ۳.

آن به نفع خود بهره جسته‌اند نظیر آنکه گفته می‌شود: آمریکاییان پس از آنکه ژاپن شکست سختی در جنگ دوم جهانی خورد از وحشت بلندپروازی‌های خشم‌آلود این ملت، به تربیت مجدد او پرداختند و او را به قبول نظام آموزشی کاملاً تازه‌ای وادار کردند.^۳ متفکران آلمانی معتقدند برقراری نظم و انضباط در کشور آنها بویژه در دوره مدرن که در معرض آسیبهای جدی قرار داشته است در سایه آموزش و پرورش کودکان و نوجوانان کشور میسر شده است.^۴ نیل به اهداف استقرار فرهنگ قانون‌پذیری در نسل بعدی کشور ما مستلزم همت بلند ملی و کارشناسی دقیق با مشارکت صاحب‌نظران آموزش و پرورش است.

ج - پالایش و توسعه قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی

علل بسیاری از موارد نقض قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی را باید در خود آنها جستجو کرد. نواقص این قوانین باید برطرف شود. در این مسیر باید توجه داشت که امروزه تجارب بسیار ارزشمندی در این زمینه در برخی جوامع به چشم می‌خورد و حتی رشته‌هایی از دانش حقوق به این امور اختصاص یافته است که در کشور ما از آنان کمتر بهره‌برداری شده است. از طرفی عدم تکیه قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی در خصوص مبارزه با تخلفات بر سیاست کیفری واحد، یکی از مسائلی است که این حوزه از آن رنج می‌برد؛ حتی مرجع سیاست‌گذاری در این حوزه نیز در عمل دچار پراکندگی است تا آنجا که قانونگذار راه خود را رفته و کمتر از این زاویه به مسائل نگاه کرده است و مأموران انتظامی خود در حد وسعی که داشته‌اند با سلیقه خود نارسایی نقش قانونگذار را پر کرده و حتی گاهی به ناچار به جای او تصمیم گرفته‌اند که در چه زمانی با کدام دسته از تخلفات برخورد کنند و در چه زمانی به رغم تکلیف قانونی که دارند، برخورد با برخی از تخلفات را به حال تعلیق درآورند. و لذا مشاهده شده است که تأثیر تغییر فرماندهان نیروی انتظامی حتی توانسته است سیاست کیفری مبارزه با تخلفات را که باید بر اساس برنامه‌های بلندمدت و ریشه‌دار باشد دستخوش تغییرات وسیع قرار دهد که تو گویی این

۳. ژان استوتزل، پیشین، ص ۹۳.

۴. نک: وحید اشتیاق، «بررسی تطبیقی مسؤولیت و دادرسی کیفری اطفال و نوجوانان بزهکار در ایران و آلمان»، *پایان‌نامه کارشناسی ارشد*، حقوق جزا و جرم‌شناسی، دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران، ۱۳۷۱.

قانون بوده است که تغییر وسیعی داشته است. مثلاً در یک دوره، نسبت به عبور خودروها از بین خطوط غایت سختگیری اعمال شود و در دوره‌های بعد برخورد مأموران با تخلفات مربوطه چنان تعطیل گردد که گویا مقررات عوض شده است و در دوره‌ای دیگر مبارزه با خودروهای دودزا جدی گرفته شود و در دوره‌ای دیگر فراموش شود. متأسفانه قانونگذار در برابر این وضعیت واکنش نشان نداده است و در حال حاضر بار ایفاء نقش قوای مقننه و مجریه و حتی در بسیاری از موارد قضائیه بر عهده همان بخش از نیروی انتظامی قرار گرفته است.

د - طلب کردن اجرای قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی از شهروندان هنگامی به‌طور کامل میسر است که قبلاً بستر اجرای آن توسط مأموران شهرداری فراهم شده باشد

مگر نه این است که گاهی خط‌کشی خیابانها آنقدر مغشوش و درهم است که نام خط‌خطی بر آن زینده‌تر از خط‌کشی است. چنین خطوطی هرگز شایستگی حمل بار مرزبندی بین باید و نباید را ندارند و گویا عوامل مربوطه نمی‌دانسته‌اند که چه کار مهم و دقیقی را انجام می‌دهند و شاید توجه ندارند که هر قطعه رنگ سفیدی که بر زمین نقش می‌کنند چه تأثیر و بار معنایی عمیقی را در خود دارد؟ اگر این مأموران خود بر این امر واقف نباشند واضح است که نمی‌توان از شهروندان انتظار داشت فهم دیگری از آن خطوط داشته باشند. هر نوع زمینه محق جلوه یافتن نقض این مقررات باید مرتفع شود به گونه‌ای که کسی به خود حق ندهد رأساً به تشخیص شخصی‌اش آنها را نادیده بگیرد. گسستگی این خطوط از مقتضیات خیابانها و راهها از جمله این موارد است که به ارزش این خطوط صدمه وارد می‌کند. ناگزیر از ذکر مثال هستیم. آنجا که مشاهده می‌شود که به دلیل وجود یک دست‌انداز در کف خیابان، مردم به ناچار مجبور به عبور از روی خطوط ممتد خواهند شد، باید سریعاً فکری کرد و اگر ترمیم فوری دست‌انداز میسر نیست باید یا آن خط را زدود و یا علائم راهنمایی موقتی را نصب کرد که عبور از خط را موقتاً مجاز اعلام کند و مردم مجبور به نادیده گرفتن خط به تشخیص خود نشوند، زیرا هرچه که این علائم تحقیر می‌شوند گویا پشتوانه قانونی و فرهنگی آنها تحقیر شده است. کارکنان و مأموران باید آموزش ببینند و درک کنند که هر نوع تساهل در این امر لطمه به سعادت

اجتماع است چراکه همینگونه اهمالهاست که ویروس این بیماری را منتشر می‌کند. به مثال دیگری توجه کنید. خیابانی که بیش از یک سال است که یکطرفه شده است ولی در کف آن فلشهای بزرگ تعیین جهت حرکت از طرف مقابل بر جهت قبلی خود باقی مانده‌اند و هیچگاه زدوده نشدند و آثار آن همچنان بر زمین نقش بسته^۵ و روزانه هزاران خودرو از روی آنها در جهت مقابل عبور می‌کنند. چه سومی است که بی‌وقفه وارد اندامهای فرهنگ این کشور می‌شود ولی عجیب آنکه گویا چنین امری آنقدر عادی است که به راحتی از چشمها پنهان می‌ماند و انگار هیچ مقام مسؤول یا شخص مؤثر یا حقوقدان یا روزنامه‌نگار متعهدی هم آن را مشاهده نکرده است. باید بپذیریم که اشخاص مؤثر و نخبه هم از روی این علامات قانونی عبور کرده‌اند و آنها را زیر پا گذارده‌اند ولی یا دردشان نیامده است یا به هر دلیل آن را ابراز نداشته‌اند. زمینه دیگر در مقررات شهرسازی است. به عنوان مثال می‌توانیم به ضرورت تناسب تعداد پارکینگ موجود در یک منطقه با متراژ کاربری‌های تجاری آن منطقه اشاره کنیم. خلاصه آنکه عدم توجه به طراحی صحیح زیرساختهای شهری به معنای وادار کردن مردم به نقض قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی و صدمه به فرهنگ قانون‌پذیری کشور از جمله مقررات شهرسازی است.

جامعه حقوقدانان کشور هم باید حساسیت بیشتری به این امر نشان دهد چرا که اگر این وضعیت فرهنگی در کشورمان سامان نیابد، تلاشهایمان در حوزه‌های دیگر نیز بی‌اثر یا کم‌اثر خواهد بود. از جمله آن دسته از تلاشها و پژوهشهای حقوقدانان که برای دستیابی به استقرار نظم عدالت‌محور در کشور است نیز در بسیاری از موارد برای نیل به مقصود بستر مناسبی نخواهند یافت. لذا انتظار می‌رود بر ترویج فهم صحیح عمومی از «باید و نباید قانونی» اهتمام داشته باشند و برای استقرار و قوام یافتن قانون در فرهنگ جامعه همه ظرفیتهای خود را به کار بندند و این نوشتار نیز در راستای این رسالت به رشته تحریر درآمد.

۵. خیابان دکتر شریعتی، حد فاصل حسینیه ارشاد تا بزرگراه شهید همت.

JOURNAL OF LEGAL RESEARCH

VOL. VI, No. 2

2007-2

Articles

- The SC Resolution 1803: Objective Dimensions of Iran's Nuclear Rights
- Legal Relations of Parties to Electronic Letter of Credit
- Illegality of Holding more than One Public Post in Iran: With a Glance at the French Legal System
- Private Military and Security Companies and International Humanitarian Law
- The Criterion of Political Offence in French Law and Effect of Supreme Courts on It
- Non-physical Harms and Compensatory Measures: A Comparative Study

Special Issue: Traffic Law

- The Impact of the Traffic Regulations on Social Behaviors
- Insurance and Traffic Law: A Connective Relationship
- Rights and Duties of the Pedestrians
- An Overview of Legal Measures to Protect Pedestrians
- Unintentional Homicide and Wounding Resulting from Driving Faults
- United Nations and Campaign against "Global Road Traffic Crisis"

Critique and Presentation

- A Critique of the Iranian Patents Act of 2008
- Policies and Procedures of the Interpol in Combating International Drug Trafficking

ISSN: 1682-9220



S. D. I. L.

The S.D. Institute of Law

Research & Study