

درآمدی بر مناسبات حقوق و اخلاق شهروندی

سعید دهقان

آنچه ملاحظه می‌کنید، بخشی از پیشگفتار کتابی است با عنوان "ما و ما، گذری بر حقوق و اخلاق شهروندی، که در موسسه فرهنگی دین پژوهی بشرا تهیه شده و قرار است به زودی منتشر شود. مقدمه کتاب به قلم آقای سعید دهقان از وکلای فعال در زمینه‌های حقوق شهروندی تهیه شده است. از مدیریت موسسه، آقای علی باقری فر، به خاطر این که متن حاضر را قبل از چاپ در اختیار مجله آیین قرار دادند، سپاسگزاریم.

این فقط "توانستنها" و "بایدها" نیست که مرز میان اخلاق و قانون را روشن می‌سازد، بلکه درک "توانستنها" و "نبایدهاست" که به حوزه اخلاق و قانون معنا می‌دهد.

به عنوان نمونه، وقتی از کسی سوال میشود "می‌توان فلان عمل را انجام داد یا نه؟"، روشن است که این جمله، به معنای پرسش از توانایی انجام آن عمل نیست؛ بلکه بحث بر سر اختیار یا مجوز قانونی آن است. حال اگر پاسخ "منفی" باشد، به آن معناست که قانون اجازه چنین کاری را نداده و از این رو، "نمی‌توانیم" فلان عمل را انجام دهیم و اگر پاسخ "مثبت" باشد، به آن معناست که قانون، چنین کاری را منع نکرده و از این رو، "می‌توانیم" فلان عمل را انجام دهیم. اما پرسش این جاست که آیا هر کاری را که قانون منع نکرده و "می‌توان" انجام داد، الزاماً "باید" انجام دهیم؟ این جاست که بایدها و نبایدهای "اخلاق"، بدون ورود به حوزه قانون، حکمش را به شهروندان پایبند به عرف دیکته کرده و گاهی قانون را به چالش می‌کشد. البته گاهی نیز کسانی در عین بی‌اعتنایی به بسیاری از قوانین موجود، در این گونه مواقع، با استناد به سکوت قانون، عرف و اخلاق را به ریشخند می‌گیرند.

بد نیست به چند نمونه از مواردی بپردازیم که قانون ساکت بوده و مردم نیز در این شرایط به عرف و اخلاق، وقعی نمی‌گذارند؛ یا قانون حکم مشخصی دارد، اما شهروندان اعتنایی نمی‌کنند؛ یا قانون، تخلف‌زاست و یا در اجرا با حقوق شهروندان تعارض پیدا می‌کند. این موارد، صرفاً چند نمونه است از میان ده‌ها مورد مشابه:

الف) سکوت قانون و بی‌اعتنایی شهروندان به اخلاق و عرف

۱. قانون در این مورد که خودروی شما در یک روز بارانی، در خیابانی که کف آن پر از آب است، تا چه سرعتی مجاز به حرکت است، حکمی ندارد؛ اما آیا این سکوت به آن معناست که شما با همان سرعت مجاز در یک روز معمولی حرکت کنید و برایتان مهم نباشد که آب‌های آلوده‌ای که از زیر لاستیک خودرو به اطراف پخش می‌شود، چگونه عابران را خیس و کثیف می‌کند؟ به عبارتی، آیا همین که به طور کلی "می‌توانیم" با سرعت مجاز در یک خیابان حرکت کنیم، "باید" در یک روز بارانی نیز با همان سرعت مجاز حرکت کنیم؟

۲. قانون درباره آلودگی صوتی یک حکم کلی دارد که فقط بعضی از مصادیقش را معین کرده است. اما آیا این به آن معناست که چون قانون رسماً حکم نکرده که بوق زدن برای سلام و احوالپرسی یا خداحافظی در یک میهمانی شبانه و یا برای فحش و ناسزا نیست، پس آزادیم که از بوق در این موارد و موارد مشابه استفاده کنیم؟ مگر یادمان رفته است که اساساً بوق به عنوان یک علامت هشداردهنده در حین رانندگی پدید آمده است؟

و یا چون قانون نگفته است سر چهارراه، وقتی چراغ سبز شد، باید صبر کنید تا خودروهای جلو حرکت کنند و نوبت به شما برسد، پس شما حق دارید برای خودروی چهارمی که جلوی شماست و در انتظار حرکت خودروی سوم و دومی است، مدام بوق بزنید تا زودتر راه بیفتد؟ اصلاً مگر می‌تواند؟ و یا مگر قرار است قانون به این مورد جزئی هم بپردازد تا ما بدانیم که "می‌توانیم" بوق بزنیم یا خیر؟ مگر باید تک‌تک مواردی از این دست در قانون پیش‌بینی شوند؟ آیا در آن صورت و در موارد مشابه، قانونگذار را به دلیل ورود به موارد جزئی - که مقدمه ورود به حریم خصوصی زندگیمان است - سرزنش نمی‌کنیم؟ بر فرض که به دلیل سکوت فرضی قانون، "بتوانیم" بوق بزنیم، آیا بدون توجه به تبعات اخلاقی و عرفی آن، "باید" چنین کرد و تمرکز و آرامش دیگر شهروندان را بر هم زد؟

۳. قانون، "غیبت" را به عنوان یک "جرم" معرفی نکرده، اما ناخودآگاه این پرسش مطرح می‌شود که مگر قرار است هر عمل خلاف شرع و عرف و اخلاق، الزاماً "جرم" باشد تا ما به تبعات منفی آن پی ببریم و دست از پیشداوری و ترور شخصیت برداریم؟ همان‌گونه که قرار نیست الزاماً قانونگذار به ما حکم کند که در مورد کسی که شناختی از او نداریم، با یک برخورد ساده "قضاوت" نکنیم، با اطلاعات اندک و نارسا، بر تحلیل‌مان اصرار نروریم، همسرمان را با اسم همسر قبلیمان صدا نزنیم، وقتی عده زیادی مشغول تماشای یک فیلم مهیج از تلویزیون هستند، مرتب کانال را عوض نکنیم، آدامس جویده شده را روی صندلی یا نیمکت عمومی نجسبانییم، نیمه شب در راهروهای مجتمع آپارتمانی قه‌قهه نزنیم، وقتی از آسانسور پیاده می‌شویم، دکمه‌های تمام طبقات را بیدلیل نزنیم و ایده‌های دیگران را به اسم خودمان به کار نبریم و ...

البته در همه این موارد، موضوع به همین سادگی نیست تا - در عین اهمیت داشتن - بتوان به سادگی

از کنار آن گذشت. گاهی غیبت‌ها و ترور شخصیت‌ها، پیامدهای سنگینی در بر دارد که نمی‌توان به آن اهمیت نداد. برای نمونه، در خبرها آمده بود: زنی که پس از صدور حکم طلاق در دادگاه خانواده، همسرش را به زنا محصنه متهم کرده است، به اتهام "قذف" (نسبت دادن زنا یا لواط به دیگری) تحت تعقیب قرار گرفت. این زن که پس از مطلقه شدن، سعی می‌کرد با ایراد چنین اتهام سنگینی، خود را در میان اطرافیانش موجه جلوه دهد، در حالی با شکایت همسر سابقش غافلگیر شد که هرگز به آثار قانونی اقدامش نیندیشیده بود؛ این هم عاقبت ناآگاهی از قانون و نیز بی‌توجهی به اخلاق است. قصد ما در این جا تحلیل کیفری موضوع نیست تا بگوییم "قذف" جزو حدود است و مجازاتش، ۸۰ ضربه تازیانه که قابل تعلیق و تخفیف نیست و مسائلی از این دست. در این جا، بحث بر سر حق و عرف و قانون است. به این بهانه به آن دسته از رفتارهایی می‌پردازیم که در تضاد کامل با حقوق شهروندی قرار دارند. فرض کنید مردی از حق قانونی خود برای طلاق استفاده کند و زنش را طلاق دهد، یا فرض کنید طرفین به این نتیجه رسیده‌اند که ادامه زندگی مشترکشان ممکن نیست؛ پرسش این است که برای اعمال یک حق قانونی (به هر دلیل) چه نیازی به توجیه و دروغ هست؟ آن هم دروغی که با ایراد یک اتهام بزرگ و سنگین، شخصیت یک انسان را نشانه گرفته است. اگر معتقدیم قانون گذار باید حق طلاق را به طور مساوی به زن و مرد می‌داد، چگونه می‌پذیریم که اعمال قانون آن حق فرضی، با چنان اتهاماتی و چنین توجیهاتی مواجه شود؟ اساساً چه اصراری هست. که به یک پرونده خانوادگی که سراسر "مدنی" است، با نگاه ناقص به عرف نامتوازن و چشم و هم‌چشمی‌های موردی و ده‌ها توجیه دیگر برای توسل به دروغ، جنبه "جزایی" بدهیم؟ آیا با این سلسله اقدامات غیر قانونی و ضد اخلاقی، فرد در میان اطرافیانش موجه می‌شود و آینده‌اش تضمین می‌گردد؟ دادگاه‌های خانواده و حواشی آن، آکنده است از اتهام اعتیاد و خیانت برای اخذ حکم طلاق، حال آن‌که زندگی عادی و غیر قضایی افراد، نشانه‌های دیگری از سوءتفاهم‌ها، بلاتکلیفی‌ها، اختلاف فرهنگ‌ها، بیماری‌ها، زیاده‌خواهی‌ها و نظایر آن دارد. حال باید پرسید که اگر "جدایی" در عمل، به استناد همین واقعیت‌ها اتفاق می‌افتد، چه اصراری به توجیه و دروغ و اتهام است؟

نکته قابل تامل آن‌که آمارها می‌گویند بیش از ۷۰ درصد از زنانی که کارشان به طلاق می‌کشد، اعتیاد شوه‌رانشان را دلیل اصلی اعلام می‌کنند. حال آن‌که با نگاهی گذرا به آمار معتادان ایران، به این نتیجه می‌رسیم که اگر - بر فرض - همه معتادان، مرد باشند و همه آنان نیز مشمول طلاق شوند، باز هم آمار معتادان، کمتر از آمار مردانی است که در هنگامه طلاق، به اعتیاد متهم می‌شوند! ۴. حتی اگر لایحه حریم خصوصی به سرانجام نرسیده باشد، باز هم "حریم خصوصی" به آن اندازه قابل احترام هست که تحت عناوینی نظیر "کنجکاوی"، وارد حریم زندگی شخصی شهروندان یا حتی دوستان خود نشویم. نکته قابل تامل در این مورد، آن است که اغلب کسانی که این اقدام ضد عرف و اخلاق متوسل می‌شوند، خود هرگز چنین اقداماتی را از سوی دیگران بر نمی‌تابند؛ ولو تحت عناوین دیگری نظیر: "همدردی"، "مشاوره" و... باشد.

۵. قرار نیست قانونگذار برای کسانی که برای رفت و آمد از تاکسی استفاده می‌کنند، قانونی وضع کند و طی آن مشخص سازد که مسافران باید پیش از رسیدن به مقصد، کرایه را آماده کنند؟ آیا یک شهروند عادی - در هر شرایط و موقعیتی - نمی‌تواند این موضوع را درک کند که با این کار، وقت دیگر مسافران را تلف می‌کند و موجبات اختلال در ترافیک را فراهم می‌سازد؟ آیا این شهروند فرضی، این حق را دارد که در صورت مواجه شدن با اعتراض احتمالی سرنشینان آن تاکسی، به عدم ممنوعیت چنین اقدامی در قانون استناد کند و بگوید: "من هر طور و هر زمان که بخواهم کرایه تاکسی را پرداخت می‌کنم، چون قانون نگفته، نمی‌شود یا نمی‌توانم؟" آیا این حقی که او به آن استناد می‌کند، به صرف این‌که در قانون منع نشده، "باید" این گونه اعمال شود؟ این جاست که اخلاق با "بایدها" و "نبایدها" به سراغ قانونی می‌رود که به طور کلی از "می‌شودها" و "نمی‌شودها" سخن گفته و کمتر قصد ورود به جزئیات را داشته است.

ب) "حکم قانون" و بی‌اعتنایی شهروندان و مجریان

در موارد بسیاری، قانونگذار به موضوعی ورود کرده و حکمی دارد، اما اغلب با بی‌توجهی شهروندان و مجریان روبرو شده و تخلف، به امری عادی تبدیل می‌شود.

۱. نمونه بارز این موارد، حرکت موتورسوارها، در جهت مخالف مسیر مجاز و حتی در پیاده‌روهاست که فراوان دیده می‌شود، اما با سکوت ماموران،

طبیعی است که فریاد عابران هم به جایی نرسد. ضمناً اگر امروز مطابق قانون، به موضوع حرکت‌های متخلفانه موتورسواران نپردازیم و یا قانون را در موضوعاتی نظیر آلودگی صوتی با بوق‌های بی‌مورد، ممتد و شیوری، جدی نگیریم و اجرا نکنیم، آیا این حق را داریم که در آینده صورت مساله را پاک کنیم و به طور کلی حرکت خلاف موتور سیکلت و بوق بیجا را نادیده بگیریم؟ به طور قطع، هیچ مقام مسئولی چنین اختیاری ندارد و اساساً با اجرای منطقی قوانین موجود، نیازی هم به حذف صورت مسائل واقعی جامعه نیست.

۲. در پیرامون خودمان، شاید بسیاری را سراغ داریم که به هنگام رانندگی و به دلیل برخورد با یک عابر، دچار دردرس می‌شوند و زندگی و کسب و کارشان به دلیل این تلقی اشتباه که "عابر" در هر حال مقصر نیست، مختل می‌شود. حال آن‌که حکم قانون چیز دیگری است و فقط به دلیل عدم آگاهی شهروندان و نیز عدم توجه ماموران اجرای قانون، عابران از مصونیت برخوردار شده‌اند و عملاً پیاده‌رو، خط عابر و حتی پل عابر پیاده مجهز به پله برقی نیز آن‌ها را مجاب نمی‌کند تا در مسیرهای اختصاصی خودروها حرکت نکنند. به این جمله توجه کنید: "در مواردی که عبور عابر پیاده ممنوع است، اگر عبور نماید و راننده‌ای که با سرعت مجاز و مطمئن در حرکت بوده و وسیله نقلیه نیز نقص فنی نداشته است و در عین حال قادر به کنترل نباشد و با عابر برخورد نموده و منجر به فوت یا مصدوم شدن وی گردد، راننده ضامن دیه و خسارت وارده نیست." این جمله عین عبارت قانونگذار، در ماده ۳۳۳ قانون مجازات اسلامی است که در عمل مغفول مانده و شما نمی‌توانید جز در موارد استثنایی، حکمی به استناد این ماده قانونی، به نفع راننده‌ای ببینید که مشمول این معافیت است، چرا که اگر به این قانون و یا به پل عابر پیاده در همان محل و عدم استفاده مصدوم اشاره کنید، با مامور یا مردمی مواجه می‌شوید که می‌گویند "آز کی تا حالا عابر هم مقصر است؟" و یا در خوش‌بینانه‌ترین حالت خواهند گفت: "ماشین شما که بیمه هست، بگذار این عابر از جیبش هزینه نکند؛ غافل از این‌که همین اقدام شما نیز در مسیر اجرا، نه تنها جایگاه شما را نزد مصدوم و خانواده‌اش، ترمیم نمی‌کند، بلکه برخورد با شما شبیه برخورد با یک مجرم سابقه‌دار خواهد بود و این امر موجب میشود هیچ انگیزه‌ای برای دیگر عابران متخلف، برای رعایت مقررات باقی نماند.

۳. اگر شما فاصله قانونی را با خودروی جلویی

رعایت کنید، دو حالت دارد: یا خودروهای پشت و کنار در طرفه‌العینی، خودرویشان را در حدفاصل خودروی شما و جلویی جا می‌کنند و یا در حالت خوشبینانه مدام بوق می‌زنند که یعنی تندتر حرکت کن. آیا در این شرایط، مجالسی برای آرامش شهروندانی که قصد رعایت قانون را دارند، باقی می‌ماند؟

۴. فرض کنید بدون این که حتی الزاما از محتوای دقیق ماده ۹۵ آیین‌نامه راهنمایی و رانندگی، باخبر باشید، قصد دارید در یک اقدام طبیعی و ساده، به هنگام گردش به چپ یا راست، از چراغ راهنما، برای آگاهی خودروهای پشت‌سر و کاهش سرعت‌شان استفاده کنید؛ اما می‌بینید که بسیاری از همان خودروهای پشتی، به جای درک مفهوم چراغ راهنمای شما و کاهش سرعت، با علامت چراغ شما هوشیار می‌شوند و به گونه‌ای سرعت‌شان را افزایش می‌دهند که حرکت برای شما در مسیری که چراغ راهنمای شما اعلام کرده، تا اطلاع ثانوی مقدور نخواهد بود!

۵. در مجموع، کسانی که قصد دارند به قوانین و مقررات احترام بگذارند و "قانونی" رفتار کنند، اغلب تنها هستند، چرا که در یک فرایند اشتباه فرهنگی، ایثار با القابی نظیر "ترسو" و یا به مصداق مثال‌های بالا "راننده ناشی" مواجه می‌شوند و چنین طعنه می‌شوند که تو آخرش هم چیزی نمی‌شوی! در مقابل، کسانی زیرک و باهوش خطاب می‌شوند که قانون را به اصطلاح "دور" می‌زنند و با هر حيله و تخلفی، خود و اطرافیان‌شان را به اهداف‌شان می‌رسانند. در چنین شرایطی و با چنین فرهنگی از زندگی و رانندگی، سخت می‌توان از خسارات معنوی ناشی از اقدامات دولت یا غیردولت سخن گفت و انتظار داشت که به عنوان نمونه، به استناد ماده یک قانون مسئولیت مدنی و یا ماده ۱۱ این قانون، دولت و یا صاحبان مشاغل عمومی، خود را موظف به رعایت حقوق این شهروندان بدانند و به جبران خسارات معنوی و مادی ایشان معتقد شوند، چرا که ایثار نیز در همین فرهنگ و یا عادات غلط تربیت یافته و بزرگ شده‌اند.

ج) قوانینی که زمینه‌ساز تخلف هستند

۱. در بسیاری از بزرگراه‌ها و جاده‌های کشور، در شرایطی، سرعت بالای ۸۰ و یا حتی ۴۰ و ۶۰ ممنوع اعلام شده است؛ از یک سو، ناظریم که حتی خودروهای پلیس نیز اغلب حوصله‌شان سر می‌رود و بالاتر از این سرعت حرکت می‌کنند و از سوی دیگر، با وجود عرض جاده و هموار بودن

آن، پلیس با وجود یقین از منطقی نبودن این میزان سرعت و عدم رعایت آن توسط نوع رانندگان، در گوشه‌ای کمین می‌کند تا آن‌ها را جریمه کند! این که منظور از جریمه کردن چیست و چرا در چنین مناطقی اصرار بر چنین اقداماتی وجود دارد، پرسشی است که تاکنون بی‌پاسخ مانده است. از طرفی، هیچ‌گاه از خود پرسیده‌ایم که اگر قرار است بالاترین سرعت در بهترین جاده‌ها، ۱۲۰ کیلومتر در ساعت باشد، چرا و به چه منظور، سازندگان خودرو، کیلومتر شمار را برای سرعت تا ۲۰۰ و حتی ۲۱۰ نیز پیش‌بینی می‌کنند؟ هدف از طرح این پرسش، تشویق رانندگی در سرعت بالا نیست، اما نمی‌توان جریمه کردن در سرعت‌های پایین و غیرمعقول اعلام شده از سوی پلیس را نیز تشویق به قانونمندی و فرهنگ صحیح رانندگی قلمداد کرد.

۲. گاهی تابلوهای "ورود ممنوع" و "توقف ممنوع" در مکان‌هایی نصب می‌شود که راهی جز ورود به آن مکان و یا توقف در آن مکان نیست. این اقدام به چه معناست؟ آیا برای راننده‌های که هیچ مسیر جایگزین و یا هیچ مکانی برای توقف ندارد، راهی جز نادیده گرفتن ورود ممنوع و توقف ممنوع باقی می‌ماند؟ آیا نباید اصرار بر چنین شرایطی را زمینه‌ساز تخلف ارزیابی کرد؟

۳. با وجود تجربه تلویزیون و ویدئو که در سال‌های آغازین ورود، با مخالفت و ممنوعیت همراه بود و اکنون ممنوعیتش به طنز شبیه است، باز هم فراموش کرده‌ایم که قانون ممنوعیت استفاده از تجهیزات ماهواره‌ای، در عصر تکنولوژی، قابل اجرا نیست. بنابراین، با وضع قوانینی از این دست، از یک سو مقدمات تخلف، رشوه و اجرای سلیقه‌ای و مقطعی آن را فراهم می‌سازیم و از سوی دیگر، زشتی تخلف از قانون را از بین می‌بریم. درست همانند زمانی که به جای استفاده از "چراغ چشمک‌زن" در محل تقاطع‌ها، در نیمه‌های شب به استفاده از "چراغ قرمز" تاکید داریم. بنابراین، مقدمات عبور از چراغ قرمز از سوی رانندگان خودروهای محدود در آن خلوت شب را فراهم می‌کنیم و ناخودآگاه زشتی "عبور از چراغ قرمز" را از بین می‌بریم.

د) تعارض اجرای برخی از مقررات دولتی با حقوق شهروندان

۱. پول سیم‌کارت تلفن همراه را می‌دهیم، اما از سرویس درست و خوبی بهره نمی‌بریم. این موضوع به ویژه برای شهروندانی که در سال‌های گرانی و کمیابی، این ابزار تکنولوژی را خریداری

کرده‌اند، بیشتر مصداق دارد. همچنین اگر هزینه تعرفه‌های بالای تلفن همراه را به موقع پرداخت نکنیم، خط تلفن ما قطع می‌شود، اما مقررات شرکت مخابرات که در این زمینه‌ها سخت‌گیر است، کمتر در راستای تامین اهداف استفاده کنندگان تلفن همراه و آرایه سرویس مناسبه ورود کرده و یا به جبران خسارت مشترکین اندیشیده است.

۲. تغییر نام مکرر خیابان‌ها و کوچه‌ها و یا تغییر شماره پلاک‌ها، اگرچه از اختیارات شهرداری‌هاست، اما باید در نظر داشت که از این رهگذر، خساراتی به شهروندان وارد می‌شود که کمتر به آن توجه می‌شود، به ویژه آن که این گونه اقدامات، پس از تغییرات مدیریتی و بدون اطلاع قبلی و نیز بدون رعایت فاصله زمانی منطقی، به سرعت انجام می‌شود. از این رو، بسیاری از نامه‌های شهروندان سر درگم می‌شوند و یا کارت ویزیت و سربرگ‌های مشاغل تخصصی و شرکت‌ها که اغلب هزینه گزافی را در بر داشته‌اند بی‌مصرف باقی می‌مانند. در هر حال، خساراتی که از رهگذر این تغییرات متوجه شهروندان می‌شود، نباید به استناد قاعده "لاضرر" جبران نشده باقی بماند. مسئول جبران آن نیز شهرداری است؛ چرا که این گونه اقدامات در زمره اعمال حاکمیت نیست تا شهرداری را مصون بدانیم، بلکه جزو اعمال تصدی است و خسارات ناشی از تصدی‌گری نیز مطابق ماده ۱۱ قانون مسئولیت مدنی باید جبران شود، بخصوص وقتی که بدانیم تغییرات مکرر در شماره پلاک‌ها یا نام کوچه‌ها و خیابان‌ها، چه پیامدهایی دارد. تصور کنید اگر چنین مشکلی برای یک دفتر وکالت ایجاد شود، بر سر ابلاغ اوراق قضایی و وقت‌های رسیدگی چه بلایی می‌آید! چقدر حقوق موکلان این وکیل، ضایع یا مخدوش می‌شود یا با تاخیر مواجه می‌گردد؟ چه میزان احکام غیابی در دادگاه‌ها صادر می‌شود که اغلب از اصل حق و عدالت به دور است؟ و دیگر خساراتی که ناگفته پیداست!

بی‌گمان، کمتر کسی است که نسبت به مسئولیت شهرداری، در جبران خسارات وارده به شهروندان تردیدی داشته باشد، اما مشروط به این که کسی هم باشد که حوصله کند و به دنبال تعقیب قانونی موضوع برود و بداند که انتظار رسیدن چک جبران خسارات از سوی مراجع ذیربط جواب نمی‌دهد! ۳. تغییر شماره ردیف تلفن‌ها، اگرچه بنا بر ضرورت و به تشخیص شرکت مخابرات است، اما همین

اقدام وقتی بدون اطلاع صحیح قبلی و نیز بدون رعایت فاصله زمانی منطقی صورت گیرد، خساراتی را برای شهروندان به بار می آورد که کمتر درباره آن بحث می شود. به یاد دارم در یکی از سفرهای تحقیقاتی در سال ۲۰۰۱، یک میزبان اروپایی، وقتی کارت ویزیتش را به من می داد، تاکید می کرد که البته از ماه دسامبر سال ۲۰۰۴ این شماره تغییر کوچکی خواهد داشت و یک عدد به شماره نخست آن اضافه می شود! حال آن که همین اقدام در کشور ما، در فاصله کوتاه چند ماه صورت پذیرفت و شهروندان و صاحبان حرف و مشاغل را با سردرگمی در اطلاع رسانی و ضرر و زیان روبرو ساخت.

۴. در بعضی از مناطق تهران که برخی از مراکز خاص دولتی در آن ها مستقر هستند، شهروندان و ساکنان، در حالی از برخی حقوق مسلم خود به دلیل آن که مثلا در حریم فلان دستگاه دولتی قرار دارند محرومند که آنان نیز همانند سایر شهروندان، تمامی حقوق دولتی را برای ساخت یا خرید آپارتمان های مسکونی یا تجاری خود پرداخته اند. هر چند دولت باید خود را موظف به جبران خسارات وارده بر این دسته از شهروندان بداند، اما در عمل، فقط با شکایت می توان امیدوار بود که این موضوعات به سرانجام برسد؛ حال آن که در یک جامعه قانونمند، اساسا مراکز دولتی خود باید حافظ و ضامن حقوق شهروندان باشند.

۵. می دانیم که هنگام رانندگی نباید با تلفن همراه صحبت کنیم، بنابراین، با به صدا در آمدن زنگ تلفن، سرعت خودرو را کم می کنیم به کنار خیابان نزدیک می شویم و توقف می کنیم تا طی یک مکالمه کوتاه، با دوست یا همکارمان در آن سوی خط، ضمن اعلام شرایط، چند کلمه ای صحبت کنیم. اما پارک بان که کنار خیابان را ملک طلق خود میدانند، با کوبیدن به پشت شیشه خودرو، تمرکزمان را به هم می زند و مدام می پرسد چقدر توقف داری؟ نیم ساعت، یک ساعت یا بیشتر؟ می خواهم قبض صادر کنم!

پرسش این است که اگر در واقع، شهرداری یا شرکت های تابعه توجه نداشتند، تکلیف یک شهروند ساده اما مطیع قانون چه خواهد بود؟ او با لحاظ کردن این شرایط، چگونه می تواند با تمرکز، کارهای ضروری اش را با کمک تلفن همراه به سرانجام برساند؟ اگر قرار بود تلفن همراه در طول مسیر و حتی با توقف نیز قابل استفاده نباشد، اساسا چه نیازی به این تکنولوژی جدید بود؟

۶. وقتی در عصر جدید یا همان عصر ماشینیسیم

– که ماشین به جای بشر خیلی از کارها را انجام می دهد– ما برعکس عمل می کنیم و تکنولوژی ۲۴ ساعته پارکومتر را با آن همه هزینه های انجام شده جمع آوری می کنیم و به جای آن نیروی انسانی می گماریم، بدهی است که یک شهروند وقتی ساعت ۷ صبح که هنوز ساعت کار پارکبان ها نشده، قصد پارک در محل مخصوص پارکبان ها را دارد، کسی را نیابد و به هوای این که در بازگشت با آن ها حساب و کتاب می کند، با خیال راحت به پارک اتومبیل خود اقدام کند و در بازگشت به جای برگه اخطار پارکبان برای تسویه، با برگه جریمه قطعی پلیس مواجه شود، چه کسی مسئول است؟ پارکبانی که صبح سر کارش نبوده و اکنون جز همدردی با این شهروند، توان انجام کاری را ندارد، یا مقامات مسئول شهری که با حذف تکنولوژی پارکومتر ۲۴ ساعته و سپردن فضای پارک به نیروی انسانی، مقدمات این جریمه را فراهم آورده اند؟! ۷. در یکی از بزرگراه های غرب تهران، سال هاست که روی یکی از تابلوهای بزرگی که حاوی اطلاعات پلیس در مورد سرعت و جهت حرکت است، با نوشته ای از سوی یکی از سازمان های شهری، به این مضمون پوشانده شده: "تهران شهر اخلاق!" به این ترتیب، هیچ راننده های قادر نیست آن تابلوی اصلی را به طور کامل مشاهده کنند تا سرعت و جهت حرکت خود را از این طریق دریابند. این اقدام بسیار شبیه اقدام کسانی است که روی درخت با نوک خنجر، می نویسند "زنده باد درخت!"

هر چند، "اخلاق" می تواند و باید یکی از پایه های حقوق و "قانون و قانونگذاری" باشد، اما افزون بر قواعد نانوشته اخلاقی و عرفی، موارد بسیاری از مراتب اخلاق، عرف و حقوق شهروندی است که یا در چرخه قانونگذاری، مکتوم و مخفول مانده اند و یا دیده شده اند، اما در آرای مراجع عالی قضایی و یا اقدامات مجریان و ضابطان دادگستری، به شکلی دیگر اعمال شده اند.

البته از دستورات و احکام اخلاقی که به رشد و تعالی شخصی ناظر است، فراوان سخن به میان آمده تا شخص مراقب باشد که عمرش را به بطلالت نگذراند، بنابراین از این جهت کمبودی به نظر نمی رسد. اما در بخشی که ناظر به اخلاق اجتماعی و مدنی در ارتباط با حقوق شهروندی است، همچنان نیاز است که بیاموزیم و این کتاب می کوشد تا به همگان یادآوری کند که چرا اخلاق اجتماعی مهم است و باید آن را رعایت کرد. در

غیر این صورت، حکایت ما در باب اخلاق اجتماعی، حکایت کسی خواهد شد که بالای صخره های، نقشه اش را پهن کرده و می گوید: "طبق نقشه، من روی آن قلعه روبرویی هستم!" مفهوم "حقوق شهروندی"، از جمله مفاهیمی است که درک آن، نیازی به جستجو در مبانی علمی حقوق سنتی ندارد. کافی است که به پیرامون خود بنگریم و مسائل روز را در دل جامعه ای که در آن زندگی می کنیم، دریابیم؛ مسائلی که تا پیش از برخورد با آن ها، اهمیتی به آن ها نمی دادیم و درست از همین زاویه نیز بارها آسیب دیده ایم، حال آن که آگاهی نسبی و درک صحیح آن ها، می تواند از بسیاری از زیاده خواهی ها بکاهد و اقتصاد و فرهنگ سالم به ارمغان آورد. البته نباید زیبایی های زندگی شهروندی و خانوادگی را به ورطه عقده گشایی و جدایی کشاند. پاره ای از این مسائل، پیش از بازخورد در زندگی شهروندان، در ورطه مسائل سیاسی گرفتار آمده اند و از این رو تنها چیزی که از آن به خاطر نمی ماند، همانا اجتماعی بودن آن و نیز فلسفه وجودی حقوق شهروندی است. مسائل موجود در محیط اجتماعی جامعه ایرانی، انگیزه های است برای هر کس که دغدغه اجتماعی دارد و نمی خواهد در گوش های ساکت بنشیند و اعتراض شفاهی خود را با خود زمزمه کند. ما نیز با همین انگیزه، قلم را به کار گرفتیم، بی آن که مدعی باشیم آن چه نوشته ایم، مطلق است.

به هر روی، مسلم است که بسیاری از اختلافات اجتماعی، ناشی از فقدان تعریف مشترک از اخلاق و حق است و این که "همه"، بر سخن گفتن از همه چیز "اصرار دارند"، بیان که زبان مشترکی داشته باشند و یا دست کم، در مقاطعی زبان مشترک جدیدی را به نام "سکوت" تجربه کنند. به قول سعدی: "بهایم خموشند و گویا بشر / زبان بسته بهتر که گویا به شر."

پانوش

۱. ماده واحده قانون تشدید مجازات موتورسیکلت سواران متخلف، مصوب ۱۳۵۶/۳/۲۴.