



یک حقوقدان در گفت‌وگو با «جوان» ضوابط پارک خودرو را تشریح کرد

مترسک‌های «حمل با جرثقیل»!



نیره ساری



دهه ۸۰ میلادی برمی‌گردد که علاوه بر باج‌گیری در ایستگاه‌ها، پریدن از روی نرده‌های ورودی بدون پرداخت بلیت، تخریب عمدی ماشین‌ها و آواز همه‌بیشتر، گرافیتی (Graffiti) یا نوشته‌های بی‌معنی و درهم‌روی در دیوار واگن‌ها به وفور وجود داشت. دو جرم‌شناس آمریکایی به نام‌های جیمس ویلسون (James Wilson) و جورج کلینگ (George Kelling) استدلال کردند که جرم نتیجه یک ناپاسامی است و اگر اولین پنجره شکسته یک ساختمان مرمت نشود، افرادی که تمایل به شکستن آفتاب و پنجره‌های اجتماعی می‌رسند که این ساختمان اهمیت ندارد و لذا پنجره‌های بیشتری از آن را می‌شکنند و این ساختمان خیلی زود تبدیل به ساختمانی بی‌پنجره خواهد شد.



بر خورد قانونی به تنهایی برای انضباط شهری مثر نیست
شهر تهران و البته بسیاری دیگر از کلانشهرها در حال حاضر تبدیل به یک پارکینگ متحرک شده است. خاطر من است در اوایل دهه ۸۰ که با تاسکی یا اتوبوس، راهی دانشگاه در منطقه غرب تهران می‌شدم، صرفاً در برخی ساعات روز شاهد ترافیک بودیم و با برنامه‌ریزی و رعایت عدم تلاقی با آن ساعات امکان دچار شدن به ترافیک وجود داشت، ولسی الان حجم بالای رفت‌وآمد و راه‌انداز را در غالب ساعات روز شاهد هستیم که متعاقب آن، مصادیق بی‌انضباطی شهری و نقض حقوق شهروندی نیز بروز می‌کند. این وضعیت البته دلایل متعدد دارد و نیازمند پژوهش است؛ مصرف‌گرایی و کثرت فروشگاه‌های بزرگ و رستوران‌ها، کمبود ناوگان حمل‌ونقل عمومی، شهرسازی و معماری خیابان‌ها، کمبود پارکینگ‌های طبقاتی عمومی، تمرکز روزتخته‌ها و ادارات و سازمان‌های متعدد در برخی مناطق، تبدیل خودرو به کالای مصرفی و در نتیجه تلاش خانواده‌ها برای خرید بیش از یک خودرو، تردد تک‌سرنشینان، عدم رعایت مقررات شهرداری در خصوص احداث پارکینگ و موارد دیگری که مجموعاً منسب وضعیت فعلی عبور و مرورها و حجم بالای ترافیک هستند. یک معضل اجتماعی طبیعتاً با صرف اقدامات قانونی قابل رفع انسان ضروری است، در مسائل کیفری و جرم‌شناسی هم شامی‌بیند که برخلاف گذشته که صرفاً مثلاً جرم، مرتکب و مجازات مدنظر بود، در حال حاضر، علل وقوع یک جرم و تلاش برای پیشگیری از آن، تشکیل پرونده شخصیت و توجه به اوضاع و احوال مرتکب و همچنین تحول مجازات‌ها یا در نظر گرفتن جایگزین‌های مناسب مؤثر در نظر گرفته می‌شود، بنابراین در خصوص بررسی وضعیت عبور و مرورها و ترافیک در متعدد راهنمایی‌وراندگی، باید از جهات مختلف و پانگلی جامع به حل اساسی این مسئله اندیشید و صرف برخورد قانونی مثر نمیشود.



در میانه تمامی مصائب اجتماعی که گریبان نیویورک را گرفته بود ویلسون و کلینگ دست روی باخ‌خواهی‌های کوچک در ایستگاه‌های مترو، نقاشی‌های گرافیتی و نیز فرار از پرداخت پول بلیت گذاشتند، آنها استدلال می‌کردند که این جرائم کوچک، علامت و پیامی را به جامعه می‌دهند که ارتکاب جرم، آزاد است، هر چند خود این جرائم از جمله جرم‌ناچیز و کوچک هستند.

به این منظور فردی به نام دیوید گان (David Gunn) به مدیریت سیستم مترو گمارده و پروژه چندمیلیارد دلاری تعمیر و بهبود سیستم متروی نیویورک آغاز شد. گان یک کارگر بزرگ تعمیر و نقاشی واگن بر پارک‌ها و واگن‌هایی که روی آنها گرافیتی و نقاشی‌ها نوشته‌هایی که به صورت شکسته شده، مقطعی و منحنی به روی دیوارهای امکان عمومی کشیده می‌شوند (کشیده می‌شد، بلافاصله به آنجا منتقل می‌شدند، به دستور او تعمیر کاران سه روز صبر می‌کردند تا مردم محله، آن واگن را کاملاً کشیف کنند، سپس دست‌نویس می‌داد و واگن را رنگ بزنند و صبح روز خط قرار دهند. به این ترتیب زحمت سه روز آنها به هدر رفته بود، در آن زمان ویلیام برتون (William Bratton) که از طرفداران نظریه

نصب غیر کارشناسی علائم مسبب بی‌اعتنایی است

تابلوهای توقف ممنوع با تحمل با جرثقیل که اعتنایی به آنها نمی‌شود مسأله را به یاد نظریه پنجره‌های شکسته (Broken Windows) می‌اندازد؛ بر مبنای این نظریه جرم‌شناسی، ساختمانی که چند پنجره شکسته دارد، رهگذران بیشتری را ترغیب می‌کند که به سمت آن سبکی بر تریا کنند و بر پنجره‌های شکسته آن بیفزایند، خصوصاً اگر مناسب می‌مانند چهارشنبه آخر سال در میان باشد که سرنوشت این ساختمان از پیش مشخص است؛ پیشانی این نظریه به وضعیت قطارهای شهری نیویورک در

پنجره‌های شکسته بود، به سمت ریاست پلیس متروی نیویورک انتخاب شد. در آن زمان ۱۷۰ هزار نفر در روز به نحوی از پرداخت پول بلیت می‌گریختند، از روی ماشین‌های دریافت‌شده می‌پریختند یا از لابه‌لای پنجره‌های اتوماتیک، خود را به زور به داخل می‌کشاندند. بر تون به مقابله با مسائل کوچک و جزئی مانند پرداخت بهای بلیت و جلوگیری از فرار مردم از این مسئله پرداخت، در حالی که کلی جرم‌ها و مشکلات دیگر در داخل و اطراف ایستگاه‌های مترو در جریان بود، او در بدترین ایستگاه‌ها تعداد مأموران را چند برابر کرد و سه محض اینکه تخلفی مشاهده می‌شد، فرد را دستگیر می‌کردند و به سالن ورودی می‌آوردند و در همان جادر حالی که آنان را بازتعمیر به هم بسته بودند، ایستاده و در مقابل دیگر مسافران نگه می‌داشتند. هدف بر تون ارتقای یک پیام به جامعه بود که پلیس در این مبارزه جدی و مصمم است.

بلاور جولیایی و برتون با استفاده از پنجره‌های شکسته این بود که بی‌توجهی به جرائم کوچک پیامی است که جانی‌کنارن و مجرم‌ان بزرگ‌تر که جامعه از هم گسیخته است و بالعکس مقابله با این جرائم کوچک به این معنی بود که اگر پلیس تحمل این حرکات را نداشته باشد، پس طبیعتاً با جرائم بزرگ‌تر برخورد شدیدتر و جدی‌تری خواهد داشت، البته بنده معتقد نیستم الگوپردازی از نظر به مذکور در موضوع قوانین راهنمایی‌وراندگی و وضعیت انضباط شهری صرفاً به معنای نظارت بیشتر و اراده جدی تر پلیس در برخورد با تخلفات خرد است تا مانع از تکاپ تخلفات کلامی همانند راندگی در حالت مستی یا دیگر موارد بر خطر حادثه‌خیز شود بلکه گام نخست، اصلاح کارشناسی بسیاری از علائم است که در حال حاضر ضرورتی ندارند و در واقع نصب غیر کارشناسی آنها منسب اصلی بی‌اعتنایی به آنهاست، به طور مثال در برخی خیابان‌ها شاهد تابلوهای سرتاسری پارک ممنوع هستیم، در حالی که عملاً جای خالی پارک‌نشده‌ها نمی‌توان یافت و این به معنی ضرورت پارک در آن محل و همچنین عدم مزاحمت یا حداقل عدم مزاحمت جدی برای عبور و مرور است، همچنین برخی از تابلوهای عبور یک طرفه که هر چه تلاش می‌کنیم علت نصب آن را در کوچه‌های عرضی یا قابلیت تردد هم‌زمان دو خودرو در کنار هم نمی‌یابیم؛ بنابراین به روز رسانی علائم راهنمایی‌وراندگی خصوصاً تابلوهای پارک ممنوع، در کنار نظارت حداکثری و بازدارنده پلیس با استفاده از افزایش نیروها و بهره‌گیری از تجهیزات نظارتی مدرن می‌تواند مانع از شکستن پنجره‌های بیشتر این ساختمان یعنی بی‌اعتنایی به علائم راهنمایی‌وراندگی در سطح شهر شود.



مانع‌گذاری مقابل ساختمان غیر قانونی است

موردی از این دست ضمن آنکه مصداق توقف در محل ممنوع (به شرح ماده ۱۶۳ مذکور) و مستوجب جریمه است، می‌تواند مصداق مزاحمت موضوع ماده ۶۹۰ قانون تعزیرات باشد که طبق آن، هر کس اقدام به هرگونه مزاحمت در اموال عمومی کند، به مجازات یک ماه تا یک سال حبس و زورم رفع مزاحمت محکوم می‌شود (البته این جرم از جمله جرائم قابل گذشت است که به توجه به قانون کاهش مجازات حبس تعزیری مصوب سال ۱۳۹۹، حداقل و حداکثر مجازات مذکور به نصف تقلیل یافت، ضمناً به موجب

فضای مقابل منازل و مغازه‌ها متعلق به عموم مردم است

بی‌اشراق کوچه و خیابانی را نمی‌توان یافت که جمله‌ای خفیف یا شدید در خصوص تبعات پارک کردن در مقابل ملک نوشته نشده باشد؛ عبارت تهدیدآمیز «پارک مساوی پنجری» که با جملات و ادبیات مختلف نوشته شده است و استمرار آن نشان می‌دهد هنوز به اندازه کافی در این خصوص، اطلاع‌رسانی قانونی و فرهنگ‌سازی لازم صورت نگرفته است. نصب‌کننده این تابلوها یا نویسندگان این جملات، تصور می‌کند حق مالکیت این حدود با حداقل حق تقدم پارک با اوست و هشدار را هم نداده است. در حالی که مالکیت صرفاً به محدوده مطرح در سند برمی‌گردد و مقابل منازل و مغازه‌ها در کوچه و خیابان، متعلق به عموم مردم است و هر فردی می‌تواند نسبت به پارک خودروی خود اقدام کند.

در چنین مواردی اگر آسیبی به خودروی پارک‌شده وارد شود، ضمن لزوم جبران خسارت، مصداق رفتار مجرمانه موضوع ماده ۶۷۷ قانون تعزیرات تحت عنوان تخریب اموال خصوصی است که بر اساس آن هر کس عمداً اشیا را منقول یا غیرمنقول متعلق به دیگری را تخریب کند یا به هر نحو کالا یا بعضاً تلف کند یا از کار اندازد، به حبس از شش ماه تا سه سال محکوم خواهد شد. ماهیت این عبارات نیز از جنس تهدید است و طی شرایطی می‌تواند منجر به اعمال مجازات موضوع ماده ۶۶۹ قانون تعزیرات شود. به موجب این ماده، هر گاه کس دیگری را به هر نحو تهدید به قتل یا ضربات نفسی یا ضرباتی مالی یا به افشای سری می‌تواند یا بیان این نکات، به حل این مسئله و افزایش فرهنگ عمومی در این رابطه کمک کند



روزانه شاهد تخلفات متعدد راهنمایی‌وراندگی در سطح شهرها و مصادیق مختلف نقض حقوق شهروندی هستیم. آیا افزایش جریمه‌ها و نظارت حداکثری پلیس می‌تواند موجب رفع این موارد و بهبود وضعیت انضباط شهری شود؟



مکان‌های ممنوع برای پارک خودرو چه مواردی است؟ آیا محدودیت‌های پارک، این اجازه را به ما می‌دهد که در پیاده‌رو با هر وسعتی خودرو را پارک کنیم؟



بعضاً تابلوهای حمل با جرثقیل دیده می‌شود در حالی که نهادهای مختلف، نیروی انسانی لازم را برای تحقق محدودیت ذکر شده ندارند؛ آیا همه علائم فعلی که در معابر و خیابان‌ها کار گذاشته شده‌اند، کاربردی هستند؟



در بسیاری از موارد در خیابان‌های مختلف، خودروهای پارک‌شده مانع تردد افراد عادی می‌شوند، در حالی که امکان تردد برای فردی با ویلچر یا کالسکه به صفر می‌رسد، قانون در این باره چه می‌گوید؟



آیا ساکنان منازل و مغازه‌ها به لحاظ قانونی می‌توانند مانع پارک خودروی دیگران در مقابل ملک خود شوند؟ استفاده از تهدیدهای مختلف برای پارک مقابل منزل چه بار حقوقی دارد؟ آیا در قانون، حقی به عنوان تهدید به پنجری وجود دارد؟

