

یادداشت

باید و بنایدهای افشای هویت افراد در محاکم



دکتر امیرحسین نیاپور*

حفظ اعتبار اجتماعی و حیثیت اشخاص، مصونیت داشتن از هرگونه تعرض و بی‌گناه بودن از حق‌های اساسی شهروندان است که حتی در اصول (۲۲) و (۲۷) قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران ۱۳۵۸ شناسایی شده است. در همین راستا و البته با توجه‌های حقوقی و جرم‌شناسانه مانند انگاره بی‌گناه بودن، ملاحظات و یافته‌های جرم‌شناسی برجسته‌زنی، اصل شخصی بودن مسئولیت کیفری، اصل کاهش آثار زیباریزه‌کاری نسبت به زنده‌بیده و اصول بی‌طرفی و استقلال قضایی (که رعایت و تضمین آن در کاهش عموم‌گرایی کیفری تأثیرگذار است) در ماده (۲۵۳) قانون آیین دادرسی کیفری ۱۳۹۲ قیدها و ضوابط بنیادی و انکارناپذیری در زمینه ممنوعیت افشاء و انتشار هویت و موقعیت اشخاص تا هنگام قطعیت یافتن وقوع و انتساب جرم به آنان به موجب حکم دادگاه پیش‌بینی شده است که طبیعتاً رعایت آن کاملاً ضروری می‌باشد.

ماده پیش گفته که با هدف تأمین اصول قانون اساسی، شناسایی حقوق شهروندان، ممنوعیت افشاء و انتشار هویت، مشخصات و موقعیت اشخاص در فرآیند کیفری و در واقع تضمین دادرسی منصفانه تهیه و تدوین شده است، برای چارچوب مند ساختن چگونگی ارائه گزارش استثنایی از شماری از پرونده‌های کیفری شرطها و موازین ویژه‌ای در این زمینه پیش‌بینی کرده است.

۱- اصل ممنوعیت افشای هویت اشخاص چه شاکیان و چه متهمان همواره یک شهروند هستند و بر این اساس باید در همه عرصه‌ها خصوصاً در پی‌نهد دادرسی کیفری اقدام‌های لازم رانست و اعتبار و آبرو «حق بر حفظ حیثیت» آنان به سبک گرفت. به همین جهت است که متن در ماده (۲۵۳) قانون آیین دادرسی کیفری ۱۳۹۲ «فشای هویت اشخاص» را ممنوع اعلام کرده و ارائه گزارش از پرونده‌های کیفری در سطح کلاه‌ساز و محدود و مشروط به عدم «بیان مشخصات شاکي و متهم و هویت فردی یا موقعیت اداری و اجتماعی آنان» نموده است.

این اصل آن چنان اهمیت دارد که در چارچوب این ماده برای نقضان این بنهار قانونی ضمانت اجرای کیفری شناسایی شده است. مطابق ماده مذکور «... تخلف از مفاد این ماده در حکم افتراء است...» به این سان، آنگاه که رسانه‌ها به انتشار جریان دادرسی بدون توجه به قیدها و بایدها و بنایدهای پیش‌بینی شده در ماده مذکور مبادرت ورزند، مرتکب بزه‌کاری افتراء، گردیده و بر این اساس با توجه به ماده (۶۹۷) قانون مجازات اسلامی ۱۳۷۵ پایسته دریافت کیفری می‌باشند.

۲- افشای استثنایی هویت اشخاص در مرحله دادگاه

اصل ممنوعیت افشای هویت اشخاص در مرحله پیش دادرسی (رسیدگی در دادسرا) مطلق و استثناء ناپذیر است. با وجود این، قانون گذار به موجب ماده پیش گفته افشای هویت اشخاص را در شرایط خاص و استثنائاً به صورت مطلقاً محدود پذیرفته است. یکم؛ پس از صادر شدن حکم قطعیت یافته کیفری و آن هم «... در موارد مقرر در قانون...» دوم؛ در مرحله دادگاه و در فرض محاکمات علنی؛ البته در صورت بودن یک سلسله شرایط.

مطابق تبصره (۲) ماده (۲۵۳) «نشر جریان رسیدگی و گزارش پرونده در محاکمات علنی که متضمن بیان مشخصات شاکي و متهم است، در صورتی که به عللی از قبیل خدشه‌دار شدن وجدان جمعی و یا حفظ نظم عمومی جامعه، ضرورت باشد، به درخواست دادستان کل کشور و موافقت رئیس قوه قضاییه امکان پذیر است.» به موجب این تبصره افشای هویت اشخاص صرفاً محدود به محاکمات علنی و مرحله دادگاه است. بنابراین، در محله‌های پیشین دادرسی (یعنی کشف، تعقیب و تحقیقات مقدماتی) را دربرمی‌گیرد و از این رو، افشاء ناشدن هویت اشخاص در مرحله پیش دادرسی (رسیدگی در دادسرا) کاملاً استثناء ناپذیر است.

۳- مستند و موجه بودن افشاء و ضرورت تأیید رئیس قوه قضاییه

به موجب تبصره پیش گفته افشاء باید مستند و توجیه‌دار باشد. به همین جهت است که احراز و اثبات معیارهای خدشه‌دار شدن وجدان جمعی و یا حفظ نظم عمومی جامعه در فرآیند بررسی افشای هویت اشخاص در مرحله دادگاه کاملاً ضروری است. بنابراین، در پروتو مقررات و ضوابط ناظر به شکل و آیین رسیدگی، در هر مورد و پرونده باید به صورت خاص تقاضای مستند و موجه دادستان کل کشور، مبتنی بر تحقق شرایط مقرر برای افشای هویت، مشخصات و موقعیت اشخاص در سطح رسانه‌ها و همچنین تأیید و موافقت نهایی رئیس قوه قضاییه وجود داشته باشد.

به این ترتیب، ضوابط قانونی مذکور یعنی اصل ممنوعیت افشاء و انتشار هویت، مشخصات و موقعیت اشخاص در رسیدگی‌های کیفری و مطلق بودن این ممنوعیت در مرحله پیش دادرسی (دادسرا)، استثنایی بودن امکان انتشار و نیز محدود بودن آن به محاکمات علنی و در مرحله دادگاه و مسراجام لزوم مستند و موجه بودن افشاء و انتشار در هر پرونده و ضرورت وجود تأیید رئیس قوه قضاییه کاملاً انکارناپذیر بوده و بنابراین همه رسانه‌ها باید این الزامات دستورهای تقنینی کیفری را در هر شرایطی رعایت کنند.

***رئیس‌المرور بنامه برزی و نظارت بر عملکرد واحدهای حقوقی دستگاههای اجرائی**

آفتاب یزد- گروه گزارش: جرمه خودروها این روزها از محل درآمد مناسبی برای دولت تبدیل شده است و به نظر می‌رسد با توجه به بی‌علاقگی بیشتر رانندگان به رعایت قانون، این درآمد برای دولت می‌تواند منبع مالی خوبی به حساب آید. یک مقام پلیس چندینی قبیل گفت: هزار و ۱۰۰ دستگاه دوربین فقط برای ثبت تخلفات جاده‌ای در کشور فعال شده که این دوربین‌ها روزانه ۲۵ هزار خودرو متخلف عبوری را جرمه می‌کنند. با یک حساب سرانگشتی ساده مشخص می‌شود اگر جرمه هر کدام از این ۲۵ هزار خودرویی که روزانه جرمه می‌شوند کف جرمه‌ها یعنی ۲۰ هزار تومان باشد، دولت تنها از تخلفات ناشی از دوربین‌های نصب شده در جاده‌ها روزانه ۵۰۰ میلیون تومان درآمد دارد.

خبر بسیار جالب‌تر برای دولت این است که ۶۳۵ دوربین دیگر همراه با این ۱۱۰۰ دوربین در جاده‌ها و بزرگراه‌های کشور نصب شده که البته هنوز فعال نشده است. به دیگر سخن، در مجموع هزار و ۷۳۵ دستگاه دوربین ثبت تخلف و ۱۰۰ دستگاه آن فعال شده است ضمن آنکه رئیس گروه سامانه‌های حمل‌ونقل هوشمند مرکز مدیریت راه‌های کشور گفته علاوه بر دوربین‌های که نصب شده و فعلاً خاموش و غیرفعال است (۶۳۵ دوربین ذکر شده) ۱۲۵ دوربین جدید هم در جاده‌ها نصب خواهد شد.

علیردانی گفته فعلاً که تلاش داریم شمار دوربین‌های امسال به هزار و ۸۷۰ دستگاه برسد که البته شمار دوربین‌های فعال هم به همین نسبت افزایش خواهد یافت.

نکته جالب اینکه درآمد ناشی از نصب دوربین در جاده‌ها غیراز درآمدی است که از همین رهگذر داخل شهرها نصب دولت می‌شود.

چقدر به جیب دولت می‌رود؟

دولت در لایحه بودجه سال ۹۸ از محل جرایم رانندگی بالغ بر ۴ هزار میلیارد تومان درآمد پیش‌بینی کرده است. دولت برای تأمین منابع مالی خود در سال ۱۳۹۸ ۱۰۰ درصد و بسیار ویژه‌تری نسبت به سال ۹۷، روی جرایم راهنمایی و رانندگی باز کرده است. با نگاهی به بودجه دو سال گذشته متوجه می‌شویم دولت در بودجه سال ۱۳۹۶ درآمدی معادل ۲۸ هزار میلیارد ریال از این محل پیش‌بینی کرده بود که این مبلغ با حدود ۷ درصد رشد در سال ۱۳۹۷

یک خودروی در حال حرکت ممکن است در طول مسیر خود با چند دوربین نصب شده در سر راه خود مواجه شود. در واقع دوربین‌ها در همه جا قد علم کرده‌اند و در نبود ماموران راهنمایی و رانندگی به عکسبرداری از تخلفات خودروها می‌پردازند. حال سوال این است که دوربین‌ها کجاها هستند و کجاها نیستند؟ طبق بررسی‌های صورت گرفته، در وضعیت مناسب در بزرگراه‌ها، در هر ۲۰ کیلومتر یک دستگاه دوربین ثبت تخلف و در آزادراه‌ها در هر ۱۰ کیلومتر یک دستگاه دوربین ثبت تخلف جاده‌ای نصب شده و در جاده‌ها نیز به طور متوسط در هر ۳۰ کیلومتر، یک دستگاه دوربین فعال به کار گرفته شده است.

ایرنا/ حقوق شهروندی به عنوان مجموعه‌ای از قواعد حاکم بر روابط اشخاص در جامعه جزو حقوق ذاتی و فطری انسان‌ها شناخته می‌شود و تنها راه رسیدن به هدف احیا، تقویت و گسترش آن تکیه بر قانون اساسی است. در واقع حقوق شهروندی را می‌توان مجموعه قواعد حاکم بر روابط اشخاص در جامعه شهری عنوان کرد که جزو حقوق ذاتی و فطری انسان‌ها است. این حقوق باید به گونه‌ای باشد که مردم نتوانند آزادانه قدرت پرسشگری از مقام‌ها در هر سطح، دولت یا دست اندرکاران امور مختلف را داشته باشند. از این رو با توجه به ضرورت رعایت حقوق شهروندی، دولت یازدهم چندینی قبیل پیش‌منشور حقوق شهروندی را با هدف استیفا و ارتقای آن در ۱۲۰ ماده تهیه و تدوین کرد. این حقوق با ابعاد و بخش‌های مختلف جامعه ارتباط دارد. راه احیای حقوق شهروندی فقط تقدیس قانون اساسی است، زیرا در سایه آن می‌توانیم کشور را علمی اداره کنیم و اگر قانون اساسی را کنار بگذاریم رسیدن به چنین هدفی ممکن نخواهد بود. تقدیس مطلوب در جامعه ما مربوط قانون اساسی است که با آن می‌توانیم از انقلاب اسلامی و نیز ارزش‌های اسلام دفاع کنیم. حقوق شهروندی یکی از بحث‌های جذاب از اوایل سده بیستم میلادی در اندیشه‌های انسانی اندیشمندان سیاسی - حقوقی در جهان است. شهروند به معنای افرادی است که در یک جامعه انسانی کنار هم زیست می‌کنند و از قدرت نرم، پرسشگری و مطالبه‌گری با مضمون از همه پرش‌ها، سه هزار سال پیش از میلاد مسیح (ع) و زمانی که تمدن‌های کهن آتن و روم وجود داشتند،

جریمه‌های راهنمایی و رانندگی کجا هزینه می‌شود؟

درآمد روزانه ۵۰۰ میلیونی به لطف دوربین‌ها



یک مقام پلیس چندینی قبل گفت: هزار و ۱۰۰ دستگاه دوربین فقط برای ثبت تخلفات جاده‌ای در کشور فعال شده که این دوربین‌ها روزانه ۲۵ هزار خودرو متخلف عبوری را جرمه می‌کنند. با یک حساب سرانگشتی ساده مشخص می‌شود اگر جرمه هر کدام از این ۲۵ هزار خودرویی که روزانه جرمه می‌شوند کف جرمه‌ها یعنی ۲۰ هزار تومان باشد، دولت تنها از تخلفات ناشی از دوربین‌های نصب شده در جاده‌ها روزانه ۵۰۰ میلیون تومان درآمد دارد.

بر اساس قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۲۴ اسفندماه ۸۹، وجوه حاصل از جرمه‌های تخلفات رانندگی در سراسر کشور به حساب درآمد عمومی کشور نزد خزانه‌داری کل واریز می‌شود تا علاوه بر بودجه سالیانه به شهرداری‌ها و دهیاری‌های ذیربط، وزارت راه و ترابری و پلیس راهنمایی و رانندگی نیروی انتظامی تخصیص داده شود

اصلی‌ترین دلیل افزایش تخلفات جاده‌ای است ضمن اینکه تا قبل از نصب دوربین‌ها در جاده‌ها آمار مرگ و میر ناشی از سرعت غیرمجاز چند برابر زمان فعلی بود. وی با اشاره به ترس مردم از جرمه و توقیف خودرو گفت: این مسئله باعث بازدارندگی بوده و میزان تلفات را از سال ۹۳ تا به امروز ۳/۵ درصد کاهش داده است. بیدخوری، ساختار فیزیکی جاده‌ها را متفاوت از آزادراه‌ها دانست و تصریح کرد: بیشترین میزان واژگونی و مرگ آنی را در پی دارد و در جاده‌ها سبقت غیر مجاز و عدم رعایت فاصله یا خودروی جلوپی بیشترین علت تصادفات است که بنا به آماري که اخیراً به دستم رسید بازدارندگی ناشی از جرمه‌های رانندگی تأثیر ناچیزی در کاهش تخلفات داشته است.

این کارشناس یادآور شد: با ارتقای سامانه‌های هوشمند و گسترش آنها، میزان تخلف سرعت غیرمجاز در جاده‌های کشور از ۸/۵ درصد سال به کمتر از ۶/۵ درصد رسیده که آمار چندین مطلوبی نیست. وی در بهره‌زینه کرد جرمه‌های دریافتی از مردم گفت: پول جرمه‌های مردم به خزانه دولت می‌شود و صرف اموری که دولت تشخیص بدهد، می‌شود.

پول دوربین‌ها چقدر؟

طیعا برای خرید دوربین‌ها و نصب آن در خیابانها و گذرگاههای بیرون شهر بودجهای اختصاص یافته که از محل آن به خرید دوربین‌ها مبادرت می‌شود. بیدخوری در خصوص چگونگی تأمین هزینه خرید

طیعا برای خرید دوربین‌ها و نصب آن در خیابانها و گذرگاههای بیرون شهر بودجهای اختصاص یافته که از محل آن به خرید دوربین‌ها مبادرت می‌شود. طبق بررسی‌های صورت گرفته، در وضعیت مناسب در بزرگراه‌ها، در هر ۲۰ کیلومتر یک دستگاه دوربین ثبت تخلف و ۱۰۰ دوربین آزادراه‌ها در هر ۱۰ کیلومتر یک دستگاه دوربین ثبت تخلف جاده‌ای نصب شده و در جاده‌ها نیز به طور متوسط در هر ۳۰ کیلومتر یک دستگاه دوربین فعال به کار گرفته شده است

اصفند ماه ۸۹، وجوه حاصل از جرمه‌های تخلفات رانندگی در سراسر کشور به حساب درآمد عمومی کشور نزد خزانه‌داری کل واریز می‌شود تا علاوه بر بودجه سالیانه به شهرداری‌ها و دهیاری‌های ذیربط، وزارت راه و ترابری و پلیس راهنمایی و رانندگی نیروی انتظامی تخصیص داده شود.

بر این اساس، ۶۰ درصد از کل وجوه حاصله به تفکیک درآمدهای ناشی از تخلفات رانندگی خارج از شهرها و داخل محدوده شهرها و روستاها حسب مورد به وزارت راه و ترابری (سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور) به صورت متمرکز و در شهرها به شهرداری‌های محل و دهیاری‌ها از طریق استانداری همان استان به تناسب ۷۰ و ۳۰ درصد اختصاص می‌یابد تا حسب مورد صرف استانداردسازی وسایل و تجهیزات ایمنی راه‌ها، خط کشی و نگهداری آن، تهیه و نصب و نگهداری علائم راهنمایی و رانندگی و تجهیزات ایمنی، احداث پل‌های عابر پیاده، احداث توقفگاه‌های عمومی و اصلاح راه‌های روستایی، معابر و نقاط حادثه خیز در شهرها و روستاها کند، به وزارت راه و ترابری و شهرداری‌ها اجازه داده می‌شود با استفاده از توان و سرمایه بخش غیردولتی نسبت به تأمین، استقرار، ارائه خدمات، تعمیر و نگهداری تجهیزات الکترونیکی و هوشمند ثبت تخلف، کنترل و نظارت ترافیک راه‌های کشور اقدام کند. همچنین ۱۵ درصد از کل وجوه به پلیس راهنمایی و رانندگی نیروی انتظامی اختصاص می‌یابد تا به منظور کاهش تصادفات رانندگی و خسارت‌های جانی و مالی ناشی از آن برای تأمین تجهیزات تخصصی پلیس، به کارگیری و آفری‌های جدید در مدیریت نظارت و کنترل بر عبور و مرور، ارتقا کمی و کیفی حضور و کارایی پلیس، اجرا طرح‌های انتظامی ترافیکی فوق‌برنامه و ایمنی رانندگی در شهرها و جاده‌های کشور و همچنین هزینه‌های اجرائی این قانون مصرف کند.

۲۰ درصد از کل وجوه نیز برای تأمین اعتبار به صندوق تأمین خسارت‌های بدنی مقرر در قانون اصلاح قانون بیمه مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث واریز می‌شود و ۵ درصد از کل وجوه باقیمانده برای تبلیغ در راستای ارتقای فرهنگ رانندگی و رعایت مقررات آن در اختیار پلیس راهنمایی و رانندگی نیروی انتظامی قرار می‌گیرد تا از طریق دستگاه‌ها و نهادهای مرتبط هزینه شود.

کامیون‌ها هم در امان نیستند

شیوه دیگر جرمه کردن راننده‌ها شامل کامیون‌ها و تریلی‌های حمل بار است. اینها هم از جرمه شدن در امان نیستند و اگر بار اضافه بر سازمان حمل کنند آنها هم مورد جرمه واقع می‌شوند. اگر راننده کامیونی تصور می‌کند که می‌تواند هر میزان بار را جابجا کند بدون آنکه رخص شود سخت در اشتباه است. پلیس می‌گوید در راستای هوشمندسازی مدیریت حمل و نقل، سامانه «وزن بار» را تعبیه کرده که به طور نامحسوس اگر بار کامیونی اضافه بر وزن تعریف شده باشد مورد جرمه واقع خواهد شد چرا که سامانه هوشمند آن میزان اضافه را محاسبه کرده و تحت عنوان «اضافه بر تناژ» ثبت می‌کند.

این سامانه در ۳۵ نقطه از محورهای کشور نصب و راهاندازی شده و قرار است در ۶۴ نقطه دیگر نیز نصب شود. حال سوال این است که بار اضافه کامیون‌ها به چه کسی ضرر می‌زند؟ اینکه کامیون‌ها به خاطر اضافه بار جرمه می‌شوند دلیل خاصی دارد. بیدخوری در این رابطه می‌گوید: اینکه پلیس حمل اضافه بار بیش از حد مجاز را جرمه می‌کند به دلیل آسبیبی است که به سیستم فیزیکی راه‌ها وارد می‌شود. زیرا حمل اضافه بار در جاده‌ها اسفالت جاده‌ها را خراب می‌کند و موجب استهلاک آنها می‌شود. همچنین اضافه بار کامیون‌ها عامل مهم تهدید برای ایمنی تردد در جاده‌هاست که موجب بروز تصادفات شدید و پرتلفات می‌شود.

رتبه نامناسب ایران به لحاظ راه‌های ایمن

با وجود اقدامات صورت گرفته در زمینه تجهیز و ایمنی راه‌ها، رتبه ایمنی جاده‌ای ایران چندان مساعد به نظر نمی‌رسد. علیردانی درباره ایمنی جاده‌های کشور گفت: ایران، جایگاه مناسبی در میان کشورهای جهان در زمینه ایمنی راه‌ها ندارد. رئیس گروه سامانه‌های حمل‌ونقل هوشمند مرکز مدیریت راه‌های کشور در این رابطه می‌گوید: بر اساس اعلام سازمان بهداشت جهانی، به لحاظ شمار تلفات جاده‌ای بر حسب جمعیت، ایران در بین ۱۹۰ کشور جهان جایگاه ۱۲۰ را در بین کشورهای جهان دارد. وی گفت: این شاخص، اصلاً مطلوب نیست و باید بهبود یابد و یکی از اقدامات این مدیریت در این زمینه، توسعه و ارتقای سیستم‌های هوشمند است.

هزینه کرد جرمه‌ها

بر اساس قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی

به خوبی‌ها و نهی از بدی‌ها دو اصل پذیرفته شده همه اقوام در طول تاریخ بشر بوده و زندگی انسان‌ها بر اساس این دو اصل منطبق بر عقل و فطرت بشر بنا نهاده شده است. حوزه اجتماعی مد نظر بیشتر اندیشمندان در ارتباط با حقوق شهروندی است که باید به آن پرداخته شود و حوزه نظارت همگانی جزو وظایف اصلی مردم در جامعه محسوب می‌شود و این نظارت همگانی است که جلوی فسادها و تباهی‌ها را می‌گیرد.

توجه به این اصل در امور مفهوم شناسی خلاصه نمی‌شود و باید خود را در عرصه‌های پایین‌تر زندگی اجتماعی، مدل برخورد مردم با حاکمان و مسئولان متبلور کند. اگر بخواهیم تاریخچه مربوط به امور بعد از اسلام را به آن اضافه کنیم، این تحقق در حوزه توسعه ملی، امنیت انسانی و بحث‌های اجتماعی خواهد بود. یکی از اصلی‌ترین امور حقوق شهروندی توجه مسئولانه و داوطلبانه در امور اجتماعی است. در نظام کنونی دنیا بحث توسعه ملی و پایداری ملی یکی از قوام‌های اصلی حوزه نظارت همگانی و تحول اجتماعی است. با توجه به تعریفی که از حکومت، سرزمین و حاکمیت در علوم سیاسی داریم یکی از اصلی‌ترین ارکان تشکیل دهنده این حکومت مردم هستند و اگر دولت بر شاکله نظام حکومتی وجود نداشته باشند، مفهوم مدل فکری و شکل زیباتری بر خود وقتی می‌گوییم مردم یکی از ارکان اصلی هستند، باید مجموعه‌ای حقوق برایشان تعیین

اصلی‌ترین دلیل افزایش تخلفات جاده‌ای است ضمن اینکه تا قبل از نصب دوربین‌ها در جاده‌ها آمار مرگ و میر ناشی از سرعت غیرمجاز چند برابر زمان فعلی بود. وی با اشاره به ترس مردم از جرمه و توقیف خودرو گفت: این مسئله باعث بازدارندگی بوده و میزان تلفات را از سال ۹۳ تا به امروز ۳/۵ درصد کاهش داده است. بیدخوری، ساختار فیزیکی جاده‌ها را متفاوت از آزادراه‌ها دانست و تصریح کرد: بیشترین میزان واژگونی و مرگ آنی را در پی دارد و در جاده‌ها سبقت غیر مجاز و عدم رعایت فاصله یا خودروی جلوپی بیشترین علت تصادفات است که بنا به آماري که اخیراً به دستم رسید بازدارندگی ناشی از جرمه‌های رانندگی تأثیر ناچیزی در کاهش تخلفات داشته است.

پیش شرط‌های تحقق حقوق شهروندی



برگردیم، می‌بینیم شهروندان یاد گرفتند و آموختند در مجالسی یا در میداین معروف جمع شوند و با هم اندیشی و همیوشانی نخست هیئت حاکمه را مورد پرسش قرار دهند و سپس نقد کنند. از رنسانس و انقلاب کبیر فرانسه در سال ۱۷۸۹ نگاه به شهروندان تحت عنوان مردم و ملت خیلی فاخر نبود و نگرستن از بالا به پایین و ارباب بر رعیت بود. نامی که امروز به عنوان شهروند مطرح است در نگاه هیئت‌های حاکمه آن زمان خیلی مطرح نبود. بیشتر مردم شبیه کارگرانی بودند که برای کارفرمایی خاص انجام وظیفه می‌کردند و حقوق می‌گرفتند. قرن ۱۲ تا ۱۸ میلادی دوران سیاه و تاریک اروپا است و بر اساس اعلام یکی از قضات آلمانی به نام دومینیک آنان اصل پرسشگری را جرم می‌دانستند. حتی وی در بخشی از خاطرات خود می‌نویسد، خود من از صبح تا ظهر دستور دادم ۱۵۰ جنازه را نبش قبر کرده و آتش بزنند به جرم اینکه هنگام زنده بودن زیاد پرسش می‌کردند. این وضعیت در اروپای قدیم بر نفتیش عقاید و نظر مردم حاکم بود. اساسا پرسشگری جرم محسوب می‌شد. حاکمان خود را حاکم بالمانع و برخی هم ظل الله می‌دانستند و به واسطه حاکمیت بر مردم خود را مضمون از همه پرش‌ها، تعرضات و مطالبه‌گری‌ها تلقی می‌کردند. مهارت تفکر انتقادی که روانشناسان از آن سخن

کنیم که بهترین آن شهروندی است. پاره‌ای از محققین می‌گویند میزان عیار و مطلوبیت حقوق شهروندی این است که ببینیم چقدر با حقوق بشر ارتباط دارد. اگر بخواهیم مفهوم توسعه ملی اجتماعی را در زمان حاضر بسط دهیم باید شهروندان را مسئولیت پذیر تربیت کنیم اگر مردم نباشند به هیچ عنوان حکومت شکل نمی‌گیرد. باید تکالیف حقوقی را برای مردم تعیین کنیم که در این راستا چه چیزی می‌تواند بهتر از حقوق شهروندی باشد. همچنین برای اینکه حقوق شهروندی فعالانه داشته باشیم، نخست باید امنیت را فراهم کنیم به عنوان نمونه در کانادا پیش از سال ۱۹۸۲ حقوق، آزادی‌های اساسی و بین‌دین در قانون اساسی این کشور جایی نداشت و اعلامیه آن تهیه و به عنوان بخشی از قانون اساسی اعلام شد. امروز بزرگ‌ترین منکری که جامعه ما را تهدید می‌کند، فقدان امنیت معیشتی است. این نکته مهم است که یک فرد به عنوان معلم و کارگر ۸ ساعت کار شرافتمندانه نتواند خانواده خود را تأمین کند و این امروز برای جامعه ما زاینده نیست و می‌تواند به یک آسیب و منکر بزرگ تبدیل شود و خیلی از شهروندان را در معرض آسیب قرار می‌دهد. وقتی از حقوق شهروندی که از آن به عنوان حقوق ملت نام می‌بریم و ملت از میان خود کسانی را به عنوان مسئول و دست‌اندرکار تعیین و به آنان اعتبار سیاسی و حقوقی می‌دهند، می‌خواهند بگویند پاسداری حقوق به عهده دولت است و همه حقوق تحت عنوان آزادی بیان، عقیده، ایجادعدالت و ساختن کشور و پاسداری از آنها به عهده دولت است.