

## مبانی فقهی مسؤلیت مدنی ناشی از استفاده از گذرگاه‌های عمومی

سعید نظری توکلی\*

استادیار دانشکده الهیات و معارف اسلامی دانشگاه فردوسی مشهد

(تاریخ دریافت: ۱۳۸۶/۶/۱۰ - تاریخ تصویب: ۱۳۸۶/۹/۱۳)

### چکیده:

از اصول فقه اسلامی توجه پایاپای به دو عنصر فرد و جامعه و نادیده نگرفتن هریک به سود دیگری است. اصلی که بهترین نمود آن را در تعیین حدود مالکیت خصوصی و مالکیت عمومی می‌توان مشاهده کرد؛ زیرا به همان اندازه که مالکیت فردی در اسلام محترم است، مالکیت جمعی نیز محترم بوده، هیچگاه نمی‌توان یکی را به خاطر دیگری نادیده گرفت، هرچند ممکن است در شرایط خاص، مراعات حرمت یکی بر مراعات دیگری اولویت پیدا کند. بهره‌وری از گذرگاه‌ها که از مهم‌ترین مصادیق مالکیت عمومی است، هرچند حق هر شهروندی است، اما نباید این بهره‌وری باعث سلب حق استفاده دیگران از آن‌ها شود. در این مقاله بر آن هستیم تا با تبیین جایگاه حقوقی گذرگاه‌های عمومی، چگونگی استفاده شهروندان را از آن‌ها توضیح داده و نشان دهیم که از نظر حقوق اسلامی هرگونه استفاده از آن‌ها بجز رفت و آمد عابران یا وسایل نقلیه، جایز نخواهد بود.

### واژگان کلیدی:

گذرگاه، پیاده رو، خیابان، سد معبر.

## پیشگفتار

در متون فقهی هنگام بررسی آثار حقوقی آباد کردن زمین‌های بیابانی (احیاء موات)، به مناسبت بحث مالکیت عمومی، موارد و احکام آن‌ها نیز مطرح شده است. از جمله مصادیق مالکیت عمومی، خیابان‌ها (شارع- طریق) است (نک: علامه حلی، بی تا (الف)، ج ۲، ص ۴۰۵؛ شهید ثانی، ۱۴۱۳، ج ۱۲، ص ۲۸۴؛ نووی، بی تا (ب)، ج ۴، ص ۳۵۹) که در تبصره ۶ از ماده ۹۶ قانون شهرداری نیز به آن اشاره رفته است.

استفاده از اصطلاح «اموال عمومی» در توصیف گذرگاه‌ها، نشان‌گر آن است که این اموال از قلمرو حقوق مدنی خارج بوده، مالک خاص نداشته، استفاده از آن‌ها مطابق قوانین مربوطه است (ماده ۲۳ قانون مدنی). اما باید به این نکته نیز توجه داشت که این اموال از جمله اموال اختصاصی دولت که در قلمرو مبادلات قرار گرفته و مقررات اموال افراد درباره آن‌ها اعمال می‌شود، قرار نمی‌گیرند. آن‌گونه که در ماده ۵۳۷ قانون مدنی فرانسه آمده است، آن دسته از اموال ملی که از آن‌ها به اموال عمومی یاد می‌شود، دارای سه ویژگی هستند: قابل انتقال نیستند، اماره تصرف در آن‌ها به کار نمی‌رود و مشمول مرور زمان هم نمی‌شوند، چه برای استفاده عموم مردم در اختیار آن‌ها قرار گیرند چه مصرف یک خدمت عمومی معین باشند (جعفری، ۱۳۸۰، ص ۷۶-۷۷).

تبدیل یک قطعه زمین به محلی برای رفت و آمد عمومی (خیابان) به دو شکل صورت می‌گیرد: بدون انگیزه و با انگیزه. در نوع اول که نمود آن بیشتر در جوامع گذشته است، بر اثر تردهای پی‌درپی از زمینی بدون صاحب یا موات، آرام آرام، راه یا خیابان شکل می‌گرفته است؛ اما در نوع دوم که بیشتر در جوامع امروزی دیده می‌شود، اشخاص حقیقی یا حقوقی، همچنین دولت، زمینی با مالکیت خصوصی یا موات را به خیابان یا راه تبدیل می‌کنند (خوئی، ۱۴۱۰، ج ۲، ص ۱۶۱-۱۶۲، شماره ۷۵۵).

از آن جا که هر گزاره فقهی مرکب از موضوع و محمول است، پیش از استنباط حکم (محمول)، نیازمند به شناسایی موضوع آن هستیم.

تردیدی نیست که تعریف و تشخیص موضوع بجز در موضوعات شرعی، با عرف است که می‌تواند بسته به نوع مورد، عرف عام (توده مردم) یا عرف خاص (متخصصان علوم مختلف) باشد. بر این اساس، در زمان حاضر، منظور از گذرگاه پیاده (پیاده‌رو) معبری است که فقط برای عبور و مرور پیاده‌روندگان طراحی شده، تمام یا بخشی از یک گذرگاه عمومی را به خود اختصاص داده است و گذرگاه سواره (سواره‌رو) معبری است که فقط برای عبور و مرور وسایل نقلیه طراحی شده است.

### کاربری گذرگاه‌ها

در منابع فقهی، سه دیدگاه مختلف درباره کاربری گذرگاه‌ها وجود دارد:

**۱- بهره‌وری آزاد:** خیابان از جمله «مباحات عامه» است که هرکس می‌تواند هرگونه که بخواهد از آن استفاده کند، مشروط به این که استفاده او باعث آسیب دیدن افرادی که از آن جا عبور می‌کنند، نشود (ابن زهره، ۱۴۱۷، ص ۲۵۴؛ قمی، ۱۴۲۱، ص ۳۱۱).

**۲- بیشتر تردد:** بیشتر فقهای شیعه و سنی بر این باورند که کاربرد اصلی جاده و خیابان، آمد و شد است، هرچند برای آن کاربری‌های فرعی نیز قابل تصور است (شرینی، ۱۳۷۷، ج ۲، ص ۳۶۹؛ شروانی، بی تا، ج ۶، ص ۲۱۶). از این رو، می‌توان بجز رفت و آمد، از خیابان برای استراحت، دادوستد، ... نیز استفاده کرد (شهید ثانی، ۱۳۹۸، ج ۷، ص ۱۸۱؛ نووی، بی تا (ب)، ج ۴، ص ۳۵۹؛ انصاری، ۱۴۱۸، ج ۱، ص ۴۳۶-۴۳۷).

همان‌گونه که مشاهده می‌شود، چه بگوییم گذرگاه‌ها از جمله اموال مباحی هستند که هر نوع استفاده از آن‌ها جایز است و چه بگوییم دارای کاربری اصلی و فرعی هستند، می‌توان از آن‌ها برای کارهایی غیر از عبور و مرور نیز استفاده کرد؛ اما جواز این نوع بهره‌وری‌ها مشروط به دو شرط است: عدم اضرار و عدم تضییق،<sup>۱</sup> یعنی می‌باید این بهره‌وری‌ها باعث آسیب دیدن عابران (علامه حلی، بی تا (الف)، ج ۲، ص ۴۰۵؛ شهید اول، ۱۴۱۲، ج ۳، ص ۷۰؛ رافعی، بی تا، ج ۱۰، ص ۳۰۷) و از بین رفتن کاربری اصلی گذرگاه (کندی و اختلال در عبور و مرور) نشود (مؤمن، بی تا، ص ۴۲۱-۴۲۲؛ نجفی، ۱۴۰۹، ج ۳۸، ص ۷۶، شهید ثانی، ۱۴۱۳، ج ۱۲، ص ۴۲۸-۴۲۹). برای اثبات جواز بهره‌وری‌های مختلف از گذرگاه‌ها، می‌توان به اصل عملی براءت (مؤمن، بی تا، ص ۲۴۲؛ نجفی، ۱۴۰۹، ج ۴۳، ص ۱۱۹)، اتفاق نظر (اجماع) ساکنان شهرها در خلال قرون متمادی (شهید ثانی، ۱۴۱۳، ج ۱۲، ص ۴۲۹؛ انصاری، ۱۴۱۸، ج ۱، ص ۴۳۷) و سیره عملی مردم (نجفی، ۱۴۰۹، ج ۳۸، ص ۷۶ و ۸۱-۸۲) استناد کرد.

**۳- تنها تردد:** بر اساس این احتمال، پیاده رو مکانی است تنها برای تردد عابران پیاده و خیابان مکانی است تنها برای عبور و مرور و سائل نقلیه (فخرالمحققین، ۱۳۸۷، ج ۲، ص ۲۳۵؛ کرکی، ۱۴۰۸، ج ۷، ص ۳۵).

**نقد و بررسی:** هرچند مشهور فقها برای اثبات جواز سایر بهره‌وری‌ها از دو واژه «اجماع» و «سیره» استفاده کرده‌اند، ولی مرادشان سیره و روش عملی مردم است که دلیلی بر اعتبار وجود ندارد و بر فرض اعتبار، سیره موجود در قرون گذشته با پیدایش مفاهیمی همچون

۱. هرچند ممکن است تصور شود که دو عنوان «اضرار» و «تضییق» در عبارت فقها ناظر به یک قید است، چرا که تنگ شدن خیابان معمولاً باعث آسیب دیدن عابری نیز می‌شود، ولی باید توجه کرد که این دو عنوان مستقل از یکدیگر بوده، نسبت میان آن‌ها عموم من وجه است. (ر.ک: کرکی، ۱۴۰۸، ج ۷، ص ۳۴).

خیابان، خیابان اصلی و فرعی، بزرگ راه، آزاد راه، پیاده رو و پارکینگ برای زمان حاضر ارزش فقهی نخواهد داشت.

اما آیا به راستی ما می‌توانیم از اموال عمومی هر گونه که بخواهیم استفاده کنیم؟ به نظر می‌رسد دلایلی که جواز استفاده افراد از مباحات (مشترکات)<sup>۱</sup> را اثبات می‌کنند، از اطلاق افرادی و احوالی برخوردار نیستند تا بتوان به کمک آن‌ها، جواز هر نوع بهره‌وری را ثابت کرد، بلکه تنها در مقام تشریح مالکیت عمومی و اصل جواز بهره‌وری از آن‌ها هستند. به همین جهت در ماده ۹۲ قانون مدنی مقرر داشته است: «هرکس می‌تواند با رعایت قوانین و نظامات راجع به هر یک از مباحات، از آن‌ها استفاده نماید».

افزون بر این، متبادر از لفظ خیابان (شارع) و مانند آن در زمان ما، مفهومی خاص است که اطلاعات ادله بر فرض وجود، بر همین معنای متبادر حمل شده، از سایر کاربردها صحت سلب دارد. به هر حال، این ادعا که هر فردی می‌تواند از اموال عمومی هر گونه که بخواهد، استفاده کند، لوازمی دارد که گمان نمی‌کنم هیچ فقهی به آن پای‌بند باشد.

به نظر می‌رسد، آن‌گونه که در بندهای ۱۲، ۲۲، ۲۸ و ۴۷ از ماده ۱ آئین نامه راهنمایی و رانندگی آمده است، خیابان در محیط شهری، محلی است برای رفت و آمد و وسائل نقلیه که می‌تواند بسته به تنوع وسیله نقلیه (سبک، نیمه سنگین، سنگین)، دارای محدودیت‌هایی نیز باشد؛ همچنان که پیاده رو مکانی است برای عبور و مرور افراد که با یک حاشیه امنیتی از سطح خیابان جدا می‌شود. در نتیجه هر عملی بجز رفت و آمد و وسائل نقلیه در خیابان جایز نیست، همچنان که هر کاری بجز عبور و افراد در پیاده‌رو نیز جایز نخواهد بود. بند ۱ از ماده ۱۹۱ و بندهای ۱ و ۱۲ از ماده ۱۴۴ آئین نامه راهنمایی و رانندگی، ناظر به همین مطلب است. البته توجه به این نکته نیز ضروری است، همان دلایلی که عبور و مرور و وسائل نقلیه و افراد را در سطح خیابان و پیاده‌رو جایز می‌داند، لوازم عقلی و عادی این دو عمل را که می‌تواند کاری غیر از تردد ولی وابسته به آن باشد نیز جایز می‌داند (نجفی، ۱۴۰۹، ج ۳۸، ص ۷۸). به عنوان مثال، لازمه تردد عابران در پیاده رو، با ملاحظه سن و توانایی‌های جسمانی آن‌ها، اندکی توقف و استراحت نیز هست؛ اما نه از آن توقف و استراحتی که افراد در پارک‌ها و تفرجگاه‌ها

۱. هرچند در بیش تر منابع فقهی استفاده از واژه «مباحات» برای توصیف گذرگاه‌ها، رایج است؛ اما مراد از آن، «مشترکات عمومی» است؛ زیرا مطابق ماده ۲۷ قانون مدنی، مباحات اموالی هستند که امکان تملک آن‌ها توسط افراد وجود دارد، ولی هیچ فقهی به امکان تملک گذرگاه‌های عمومی نظر نداده است. در برابر، مشترکات (اموال عمومی) اموالی هستند که بر اساس مواد ۲۴ و ۲۵ و ۲۶ قانون مدنی، متعلق به عموم مردم بوده، مالک خاصی برای آن‌ها قابل تصور نیست، همچنان که استفاده انحصاری از آن‌ها نیز ممکن نیست. به همین جهت در برخی از متون فقهی، بجای مباحات از واژه منافع مشترکه استفاده شده است. (برای اطلاع بیشتر، نک: محقق حلی، ۱۴۰۹، ج ۴، ص ۷۹۵؛ صفایی، ۱۴۰۱، ص ۱۳۸۴-۱۴۴).

انجام می‌دهند. بنابراین، تردد موتور سیکلت در پیاده‌رو، حرکت ماشین‌های سنگین در خیابان‌های فرعی با عرض کم، تردد عابران پیاده در سطح خیابان، خوابیدن و خرید و فروش افراد در سطح پیاده‌روها، از آن جا که استفاده از منافع عمومی در خارج از منفعت تعریف شده آن‌ها است، جایز نخواهد بود حتی اگر مزاحمتی برای دیگران نداشته باشد، زیرا شرط عدم مزاحمت در بهره‌گیری از منفعت ذاتی اشیاء معتبر است نه در منفعتی که شیء برای آن به وجود نیامده است. اطلاق ماده واحده قانون تشدید مجازات موتور سیکلت سواران متخلف، ناظر به همین مطلب است.

پس این فتوا که «هرکس می‌تواند از خیابان‌ها و راه‌های عمومی برای نشستن، خوابیدن، خواندن نماز، خرید و فروش و مانند این‌ها استفاده کند، مادامی که برای عابران مزاحمتی ایجاد نکند و کسی حق ندارد او را از این کار باز بدارد و به مقداری که برای گذاشتن کالا و توقف نیاز دارد مانع او شود» (خوئی، ۱۴۱۰، ج ۲، ص ۱۶۱، شماره ۷۵۳؛ سیستانی، ۱۴۱۶، ج ۲، ص ۲۶۸، شماره ۹۴۵) درست به نظر نمی‌رسد. همچنان که مضمون ذیل ماده ۶ قانون نحوه رسیدگی به تخلفات و اخذ جرائم رانندگی مصوب ۱۳۵۰/۳/۳۰ که با عنایت به شرط مزبور در صدر آن، جمع‌آوری وسایل نقلیه پارک شده در پیاده‌روها را مشروط به خطر ساز بودن آن یا انسداد راه دانسته است، نادرست به نظر می‌رسد؛ می‌باید کلمه «پیاده رو» از این قانون حذف تا تنها ناظر به توقف در محل‌های خطر ساز یا توقف موجب انسداد راه شود، چرا که توقف ماشین در پیاده‌رو حتی اگر خطر ساز نبوده و باعث انسداد راه نیز نشود، مجاز نخواهد بود و در هر دو صورت، ماموران نه تنها مجاز بلکه موظف به جمع‌آوری آن از سطح معبر هستند. همچنین، هرچند در مواد ۱۴۹ و ۱۶۹ آئین نامه راهنمایی و رانندگی به صراحت تردد دوچرخه سواران و وسایل نقلیه را در پیاده رو مجاز نمی‌دانند، اما از آن جهت که در ذیل خود برای سایر افراد کارهایی غیر از عبور و مرور را تلویحاً مجاز دانسته‌اند، نیازمند بازنگری هستند.

### آسیب شناسی گذرگاه‌ها

چه کاربری گذرگاه‌های عمومی تنها برای عبور و مرور وسائل باشد، چه افزون بر این، کاربری‌های جانبی هم داشته باشند، هر گونه رفتاری که باعث عدم عبور و مرور یا کندی آن شود که از این پس از آن به عنوان «سد معبر» یاد می‌کنیم، امری حرام خواهد بود (مکارم، ۱۴۱۱، ج ۲، ص ۱۵۰-۱۵۱).

**۱- بهره‌وری‌های خطر ساز:** تردیدی نیست که هرگونه استفاده از گذرگاه‌های عمومی که باعث آسیب دیدن عابران، وسایل نقلیه و سرنشینان آن‌ها شود، کاری حرام خواهد بود؛ افزون بر این که از نظر حقوقی نیز «ضمان شرعی» را به دنبال خواهد داشت.

**حکم تکلیفی:** برای اثبات حرمت آن دسته از بهره‌وری‌هایی که در گذرگاه‌های عمومی منجر به ضرر و آسیب دیگران می‌شود به دلایلی که اثبات کننده حرمت «اضرار به غیر» است، می‌توان استناد کرد (نک: روحانی، ۱۴۱۲، ج ۱۸، ص ۴۴۴-۴۶۷) که مهم‌ترین آن‌ها قاعده لاضرر است. صرف نظر از احتمال‌های چهارگانه در مفاد این قاعده، یعنی نهی از ضرر (مراغی، ۱۴۱۷، ج ۱، ص ۳۱۱؛ اصفهانی، بی تا، ص ۲۸)، نفی حکم به لسان نفی موضوع (خراسانی، بی تا، ج ۲، ص ۲۶۸)، نفی حکم ضرری (شیخ انصاری، ۱۳۷۵، ص ۳۷۲) و نفی ضرر غیر متدارک (همان؛) به نظر می‌رسد که این قاعده با خبر دادن از نبود ضرر در هستی، در مقام بیان نا مطلوب بودن ضرر نزد قانون‌گذار است (امامی، ۱۳۹۲، ص ۴۹۳) و به همین جهت، همچنان که نافی جعل حکم ضرری است، حاکی از عدم جواز ایراد ضرر و ضرار در خارج نیز هست (علامه حلی، بی تا (الف)، ج ۲، ص ۱۸۱). افزون بر این که برخی از روایات، همچون روایت صدوق نیز به خوبی بر این مطلب دلالت دارد: «من ضاراً مسلماً فلیس مناً و لسانا منه فی الدنیا و الآخرة» (حر عاملی، بی تا، ج ۱۵، ص ۴۸۹-۴۹۰، شماره ۱).

**حکم وضعی:** هرگونه استفاده از گذرگاه‌های عمومی که به طور عمدی یا غیرعمدی باعث آسیب دیدگی عابران یا وسایل نقلیه شود، ضمان را به دنبال دارد، یعنی آسیب‌زننده موظف است خسارت‌های مالی فرد آسیب دیده را بسته به موردش جبران کند. برای اثبات ضمان و لزوم پرداخت خسارت به دو روایت حلبی: «کلّ شی یضرّ بطریق المسلمین فصاحبه ضامنٌ لما یصیبه» (کلینی، ۱۳۸۸، ج ۷، ص ۳۴۹-۳۵۰، شماره ۲) و روایت کنانی: «من اضرّ بشی من طریق المسلمین فهو له ضامن» (همو، شماره ۳) می‌توان استناد کرد. اما این ضمان هنگامی قابل طرح است که دارنده وسیله نقلیه یا عابر پیاده از گذرگاه تعیین شده خود حرکت نکنند. برای اثبات این مطلب می‌توان به روایت علی بن سوید استناد کرد: «إذا قام قائمنا قال: یا معشر الفرسان سیروا فی وسط الطريق، یا معشر الرجاله سیروا علی جنبی الطريق، فایما فارس اخذ علی جنبی الطريق فاصاب رجلاً عیب الزمانه الدیة، و ایما رجل اخذ فی وسط الطريق فأصابه عیب فلا دیة له» (طوسی، ۱۴۰۶، ج ۱۰، ص ۳۱۴، شماره ۱۱۶۹).

با مترادف دانستن دو واژه «فرسان» و «جنبی الطريق» با «رانندگان وسایل نقلیه» و «پیاده‌رو»، مفاد حدیث این خواهد شد که عبور و مرور در گذرگاه‌ها اعم از راه، خیابان و پیاده رو هنگامی موجب ضمان است که آسیب‌زننده در خارج از جایگاه قانونی خود حرکت کند. بنابر این، اگر وسیله نقلیه‌ای بدون ملاحظات قانونی وارد پیاده رو شده و با عابری برخورد کند، ضامن خواهد بود؛ اما اگر عابر پیاده با خروج از گذرگاه قانونی خود، یعنی پیاده رو، و ورود به حوزه خیابان با وسیله نقلیه‌ای تصادف کند، نمی‌تواند بابت خسارتی که از این تصادف دیده، از راننده وسیله نقلیه پولی درخواست کند. ماده ۸ قانون نحوه رسیدگی به تخلفات و اخذ جرائم رانندگی مصوب ۱۳۵۰/۳/۳۰ نیز ناظر به همین مطلب است.

همچنین گذرگاه محلی برای عبور و مرور است، حال اگر کسی از خیابان یا پیاده رو برای کاری غیر از این استفاده کند، ضامن خواهد بود. بنابر این، چنانچه با استفاده از معابر عمومی برای تخلیه فاضلاب و زباله، پارکینگ و... کسی دچار آسیب شود، استفاده کننده مسؤل جبران خسارت وی بوده، ضامن خواهد بود. این مطلب را از روایت سکونی نیز می‌توان بدست آورد: «من اخرج میزاباً او کنیفاً او اوتد وتداً او اوتق دابه او حفر بئراً فی طریق المسلمین فاصاب شیئاً فعطب، فهو له ضامن» (صدوق، ۱۴۰۴، ج ۴، ص ۱۵۴، شماره ۵۳۴۳).

دقت در دو روایت علی بن سوید و سکونی به خوبی مطلبی را که پیش از این توضیح دادیم تایید می‌کند، زیرا بر اساس این دو روایت نمی‌توان معابر عمومی را مکان‌هایی چند منظوره تلقی کرد؛ بلکه کاربری این مکان‌ها تنها عبور و مرور و سائل نقلیه و عابران پیاده است.

**۲- بهره‌وری‌های اختلال‌ساز:** کسانی که از گذرگاه‌های عمومی برای کاری غیر از رفت و آمد استفاده می‌کنند، مجاز نیستند با استفاده خود در آمد و شد مردم اخلاص ایجاد کنند (علامه حلی، ۱۴۱۳، ج ۲، ص ۲۷۰، رافعی، بی تا، ج ۱۰، ص ۳۰۸؛ بحرانی، ۱۴۰۴، ج ۴، ص ۱۴۰). احترام به حقوق عابران در گذرگاه‌ها تا بدان اندازه است که اگر فرد یا گروهی با خواندن نماز در سطح معابر، عبور و مرور مردم را مختل کنند، نمازشان باطل خواهد بود (شهیدثانی، ۱۴۱۳، ج ۱، ص ۱۷۵؛ موسوی، ۱۴۱۰، ج ۳، ص ۲۳۴).

برای اثبات عدم جواز «تضییق» در رفت و آمد، می‌توان به آیات قرآنی، قواعد فقهی، همچنین برخی از احادیث خاندان عصمت استناد کرد:

- تجاوز از حدود الهی: قرآن کریم کسانی که حدود و مرزهای الهی را شکسته و حرمت آن‌ها را رعایت نمی‌کنند، ستمگر می‌داند (بقره (۲)، آیه ۲۲۹). از آن جا که «تعدی» گذشتن از حق است (طوسی، ۱۴۰۹، ج ۲، ص ۱۴۴ و ج ۴، ص ۴۲۵)؛ هرگاه حقی زیر پا نهاده شود، تجاوزی صورت گرفته است و آن‌ها که تجاوز می‌کنند، ستمگرند. بنابراین، اگر کسی در استفاده دیگران از این اموال عمومی، خللی ایجاد کند، حق آن‌ها را تضییع کرده، ستمکار خواهد بود.

- قاعده نفی حرج: این قاعده حکایت از آن دارد که از نظر قانون‌گذار اسلام، حرج همچون ضرر وجود خارجی ندارد. نفی وجود حرج به این معناست که نه احکام الهی مکلفان را در تنگنا (تضییق) قرار می‌دهند و نه مردم مجاز هستند با رفتار خود، یکدیگر را در تنگنا قرار دهند (برای اطلاع از مبانی فقهی قاعده لاحرج، نک: مکارم، ۱۴۱۱، ج ۱، ص ۱۵۹-۲۰۷؛ نراقی، ۱۴۰۸، ص ۱۷۳-۲۰۰).

بنابراین، هرچند شهروندان مجاز هستند از گذرگاه‌های موجود در سطح شهرها استفاده کنند، اما نباید استفاده کسی باعث شود که دیگران فرصت بهره‌وری خود را از دست داده یا در بهره‌وری از اماکن عمومی دچار سختی و مشقت شوند؛ در نتیجه هر گونه سد معبر در معابر

عمومی اعم از خیابان‌ها- اصلی و فرعی- و پیاده‌روها، همچنان که در تبصره ۱ از بند ۲ ماده ۵۵ قانون شهرداری‌ها آمده است، ممنوع خواهد بود.

لازم به ذکر است این تبصره هرچند به وضوح مساله سد معبر را مورد توجه قرار داده است، اما بکار رفتن عبارت «استفاده غیر مجاز از آن‌ها»، صدر این ماده را با ابهام مواجه کرده است، زیرا مفهوم آن این خواهد بود که استفاده مجاز از آن اماکن جایز است، حال این پرسش مطرح است که آیا برای این اماکن، غیر از کاربری ذاتی که دارند، یعنی عبور و مرور، بهره‌وری مجاز دیگری هم وجود دارد؟ همچنین در ماده ۱۸۷ آئین نامه راهنمایی و رانندگی، بدون آن که اسمی از سد معبر به میان آید به سه نمونه از کارهایی که سد معبر ایجاد می‌کند اشاره رفته است، اما جواز انجام آن‌ها را موقوف به گرفتن اجازه از پلیس کرده که در جای خود قابل تامل است، زیرا اجازه پلیس نه در بهره‌وری غیر مجاز از معابر تاثیر دارد و نه در مسدود کردن موقت آن‌ها.

براین اساس، از یک سو، هر گونه همکاری با کسانی که با سد معبر، عبور و مرور افراد و وسائل نقلیه را با مشکل مواجه می‌کنند، از آن جهت که تعاون بر ظلم محسوب می‌شود، حرام است (مانده ۵)، آیه ۲). همچنان که هر گونه تلاش برای از بین بردن موانع عبور و مرور در سطح گذرگاه‌ها، همکاری بر نیکی بوده، متضمن پاداش اخروی است؛ «کانت شجره تضييق الطريق فقطعها رجل فعزلها عن الطريق، فغفر له» (ابویعلی، ۱۴۰۴، ج ۱۱، ص ۳۰۹، شماره ۶۴۲۴). از سوی دیگر، ایجاد سد معبر جرم به حساب آمده، مرتکبان این کار ستمکارانی هستند که به واسطه تجاوز به حقوق عمومی، استحقاق مجازات دارند (شورا ۴۲)، آیه ۴۲).

### بهره‌وری‌های غیر مجاز

۱- ساخت و ساز: بر اساس آن چه در منابع فقهی آمده است، ساخت و سازهای غیر مجاز در گذرگاه‌ها عبارت‌اند از:

۱-۱- ساخت دکه: هرچند در منابع فقهی از عنوان «دکه» استفاده شده است، اما بعید نیست بتوان این عنوان را به غرفه، چادر، کیوسک، کانکس و کانتینر نیز تعمیم داد، چرا که در همه این موارد، بنا به تعریفی که در بندهای ب، پ و ت ماده ۱ آئین نامه اجرایی قانون اصلاح ماده واحده قانون نحوه واگذاری اماکن عمومی و میادین و غرفه توزیع میوه مصوب ۱۳۵۸/۱۰/۵ آمده است، با تصرف بخشی از زمین گذرگاه، مکانی مسقف ایجاد می‌شود.

در متون فقهی در مورد این گونه ساخت و سازها در سطح معابر عمومی، نظرات مختلف مطرح شده است که می‌توان آن‌ها را به دو گروه کلی تقسیم کرد:



اول، جواز مشروط: برخی از فقها جواز ساخت دکه را به تنگ نشدن مسیر عبور و مرور و آسیب ندیدن دیگران کرده‌اند (رافعی، بی تا، ج ۱۰، ص ۳۰۸)؛ گروهی هم جواز را مشروط به وسیع بودن عرض معبر (موسع) و آسیب ندیدن عابران دانسته‌اند (شهید ثانی، ۱۴۱۳، ج ۱۲، ص ۴۲۹) و سرانجام، عده‌ای جواز را تنها مشروط به آسیب ندیدن عابران دانسته‌اند (نجفی، ۱۴۰۹، ج ۳۸، ص ۸۱). اما همان‌گونه که ملاحظه می‌شود، محور اصلی این آراء، اباحه و جواز تصرف در اموال عمومی است، مادامی که باعث از بین رفتن کاربری اصلی آن‌ها نشده، آسیبی هم به دیگران وارد نسازد؛ اما آن گونه که پس از این نیز یادآور می‌شویم، اگر ساخت دکه در سطح معابر، باعث اختلال در امر رفت و آمد یا آسیب دیدن عابران شود، این عمل از جهت اختلال و اضرار حرام خواهد بود؛ ولی دلیل حرمت تنها منحصر به بروز این دو مانع بیرونی نیست، بلکه اگر فرض کنیم به علت پهن بودن سطح معبر، هیچ‌یک از این دو مشکل نیز به وجود نیایند، باز هم این عمل از آن جهت که تصرف در اموال عمومی و تغییر در کاربری آن‌ها است جایز نخواهد بود.

دوم، عدم جواز مطلق: برخی از فقهاء بر این باورند که ساخت دکه در سطح معابر جایز نیست، حتی اگر عرض معبر آن قدر زیاد باشد (موسع) که ایجاد دکه، مسیر عبور و مرور را تنگ نکرده، وجود آن موجب آسیب دیدن افراد نیز نشود (علامه حلی، بی تا (الف)، ج ۲، ص ۱۸۲). زیرا، گذرگاه‌های عمومی، مالک خصوصی نداشته، همه مردم به یک اندازه حق استفاده از آن‌ها را دارند و چون ساخت دکه باعث تملک مال مشترک و اختصاص آن به یک نفر می‌شود، جایز نخواهد بود؛ افزون بر این که حق استفاده مردم از آن قسمت را برای رفت و آمد از آن‌ها می‌گیرد (عبدالرحمن بن قدامه، الشرح الکبیر، ج ۵، ص ۲۹؛ علامه حلی، بی تا (الف)، ج ۲، ص ۱۸۲).

به نظر ما، ساخت دکه در خارج از حریم خیابان یا پیاده رو و در زمینی با مالکیت خصوصی اعم از حقیقی یا حقوقی و با رعایت قوانین مربوط، کاری جایز خواهد بود (علامه حلی، بی تا (ب)، ج ۲، ص ۱۳۴)؛ اما ساخت دکه یا هر مکان سرپوشیده دیگری در حریم خیابان و پیاده رو، از آن جهت که تجاوز به حریم مالکیت عمومی و استفاده از سطح معابر در غیر از کاربری تعریف شده برای آن‌هاست، جایز نخواهد بود (همو، بی تا (الف)، ج ۲، ص ۴۰۵؛ فخر المحققین، ۱۳۸۷، ج ۲، ص ۲۳۶؛ شهید ثانی، ۱۳۹۸، ج ۷، ص ۱۸۴)؛ بدون آن که آسیب زدن به عابران و یا محدود شدن عرض معبر آن گونه که شیخ طوسی و ابن نووی مدعی آن هستند (طوسی، ۱۳۸۷، ج ۳، ص ۲۷۶؛ نووی، بی تا (الف)، ج ۱۵، ص ۲۲۵) در این حکم تأثیری داشته باشد (خطاب، ۱۴۱۶، ج ۷، ص ۱۱۹). مضمون روایت ابی العباس البقباق بهترین شاهد بر این مدعی است: «الطریق الواسع هل یؤخذ منه شیء اذا لم یضر بالطریق؟ قال: لا» (طوسی، ۱۴۰۶، ج ۷، ص ۱۲۹، شماره ۵۵۶).

**۲-۱- ساخت مسجد:** فقها بیشتر حکم وضعی (ضمان) ساخت مسجد در معابر را مورد گفتگو قرار داده، کمتر به بررسی حکم تکلیفی (جواز و حرمت) آن پرداخته‌اند که می‌تواند ناشی از روشن بودن آن با توجه به مبانی فقهی باشد.

اگر کسی استفاده از اموال عمومی را در غیر از کاربری ذاتی آن‌ها به شرط عدم اخلال به آن و همچنین آسیب ندیدن افراد جایز بداند، در این صورت ساخت مسجد در سطح معابر هنگامی جایز خواهد بود که عرض معبر زیاد بوده، وجود آن بناء باعث کندی و اخلال در امر رفت و آمد نشده، عبور کنندگان از سطح معبر نیز از وجود آن آسیب نبینند (احمد المرطی، ۱۴۰۰، ج ۳، ص ۴۸۱). همچنین اگر کسی استفاده از اماکن عمومی را تنها در راستای کاربری تعریف شده آن‌ها جایز بداند، ساخت مسجد یا هر بنای مذهبی دیگر در سطح معابر و گذرگاه‌های عمومی، هرچند به خاطر پهن بودن معبر، اخلالی در امر آمد و شد ایجاد نکرده، وجود آن خطر ساز هم نباشد، جایز نخواهد بود.

در هر دو صورت، اگر کسی با کسب مجوز از مراکز دولتی (امام) و یا بدون آن، اقدام به ساخت مسجد در معابر عمومی کرده و کس دیگری از وجود آن بناء در آن مکان آسیب ببیند، چه کسی مسؤول جبران خسارت او است؟ علامه حلی بر این باور است که اگر کسی در گذرگاه مسجدی بسازد و این کار باعث آسیب دیدن فرد یا افرادی شود، سازنده مسجد ضامن است (علامه حلی، ۱۴۱۳، ج ۳، ص ۶۵۵)؛ این فتوا اطلاق داشته، شامل دو صورت پهن بودن و پهن نبودن عرض گذرگاه می‌شود (فاضل هندی، ۱۴۰۵، ج ۲، ص ۴۸۷). شهید ثانی با فرض ساخت مسجد در مکانی که به طور عادی کسی از وجود آن آسیب نمی‌بیند، معتقد است اگر کسی به طور اتفاقی در همین مکان از ساخت مسجد دچار آسیب شد، دو احتمال تصور دارد: عدم ضمان از آن جهت که شک در تحقق تجاوز به حریم عمومی داریم و ضمان از آن جهت که ساخت این بنا بر فرض جواز، مشروط به ضمان بوده است (شهید ثانی، ۱۴۱۳، ج ۱۵، ص ۳۶۳). نووی از فقهای اهل سنت مدعی است اگر در شرایط عادی، ساخت این مسجد در گذرگاه باعث آسیب دیگران نمی‌شود، در صورت آسیب دیدن احتمالی یک فرد، سازنده مسجد، اگر با کسب مجوز از دستگاه‌های دولتی (امام) اقدام به ساخت آن کرده است، مسؤول جبران خسارت او (ضمان) نیست (نووی، بی تا (الف)، ج ۱۹، ص ۲۱).

به نظر ما اگر ساخت مسجد با کسب مجوز از مراکز مسؤول بوده است، ضمان متوجه مراکز صادر کننده مجوز است و چنان چه فرد یا افرادی بدون کسب مجوز، اقدام به ساخت مسجد یا هر مکان مذهبی دیگری در سطح معابر عمومی کنند، سازنده یا سازندگان مسؤول جبران خسارت فرد یا افراد آسیب دیده‌اند.

**۳-۱- ساخت سایه بان:** در منابع فقهی از ساخت سه نوع سایه بان در گذرگاه‌های عمومی (طریق نافذ) بحث شده است: ۱ «ساباط»: سایه بانی ثابت در امتداد عرض خیابان که دو سوی آن را پوشش می‌دهد؛ «جناح»: سایه بانی است در امتداد عرض خیابان یا پیاده‌رو با داشتن پایه‌های ثابت در سطح گذرگاه؛ «روشن»: سایه بانی است در امتداد عرض خیابان یا پیاده‌رو بدون پایه‌های ثابت در سطح گذرگاه.<sup>۲</sup>

حکم تکلیفی: در متون فقهی دو نظریه جواز مشروط و حرمت مطلق مطرح شده است: نظریه اول، جواز مشروط: فقهای طرفدار این نظریه برای اثبات جواز، یکی از دو شرط را معتبر دانسته‌اند:

اول، فقدان ضرر: از نظر برخی از فقها هنگامی نصب سایه بان در سطح گذرگاه جایز است که این کار باعث آسیب دیدن دیگران نشود (نوی، بی تا (الف)، ج ۱۳، ص ۳۹۶؛ علامه حلی، بی تا (ب)، ج ۲، ص ۲۶۵؛ فخر المحققین، ۱۳۸۷، ج ۴، ص ۶۶۴)؛ در غیر این صورت، نه تنها این کار جایز نیست (نوی، بی تا (ب)، ج ۳، ص ۴۳۸-۴۳۹)، بلکه در صورت ساخت، می‌باید نسبت به تخریب آن نیز اقدام کرد (بهوتی، ۱۴۱۸، ج ۳، ص ۴۷۴). طرفداران این نظریه بر این باورند که تنها سطح معابر جزء اموال عمومی به حساب می‌آیند، فضای هوایی این اماکن مالک نداشته، مانعی از استفاده آن‌ها، جز آسیب عابران (تضرر مارة) نیست (بحرانی، ۱۴۰۴، ج ۲۱، ص ۱۱۸؛ علامه حلی، بی تا (الف)، ج ۲، ص ۱۸۲) و با فقدان مانع و وجود مقتضی، تصرف در فضای هوایی گذرگاه‌ها جایز خواهد بود، حتی اگر همسایگان یا سایر افراد، با چنین کاری مخالفت کنند (یحیی بن سعید، ۱۴۰۵، ص ۳۰۷).

دوم، فقدان ضرر و معارض: برخی از فقها نیز معتقدند هنگامی می‌توان سایه بان نصب کرد که هیچ‌یک از همسایگان یا عابران با نصب آن مخالف نباشد (طوسی، ۱۳۸۷، ج ۲، ص ۲۹۱؛ قمی، ۱۴۲۱، ص ۳۱۱). زیرا گذرگاه‌ها از جمله اماکن عمومی به حساب می‌آیند که همه بطور یکسان حق بهره‌وری از آن‌ها را دارند؛ عدم رضایت حتی یک نفر از استفاده دیگران، باعث می‌شود استفاده آن‌ها، تصرف در مال دیگری (غصب) تلقی شده، حرام باشد (طوسی، ۱۴۰۷، ج ۳، ص ۲۹۵؛ ابن زهره، ۱۴۱۷، ص ۲۵۴).

نظریه دوم، حرمت مطلق: بر این اساس، نصب سایه بان به هر شکلی که باشد، هرچند باعث آسیب دیدن و سائل نقلیه یا عابران نیز نباشد، جایز نخواهد بود؛ زیرا احداث چنین بنایی

۱. اختصاص پیدا کردن بحث به گذرگاه‌های عمومی از آن جهت است که از نظر فقها، خیابان‌های بن بست همچون خیابان‌های باز نبوده، احداث پیش آمدگی در آن‌ها، منوط به اجازه همه مالکان است، (برای اطلاع بیشتر، نک: روحانی، ۱۴۱۲، ج ۱۹، ص ۴۷۴).

۲. شایان ذکر است که در برخی از منابع فقهی، افزون بر جنبه سایه بان بودن این موارد، بحث ساخت و ساز بر روی آن‌ها نیز مطرح شده است که در این صورت، موضوع بحث، پیاده‌رو و روه‌های مسقف (رواق) خواهد بود (شهید ثانی، ۱۴۱۳، ج ۴، ص ۲۷۵؛ خطاب، ۱۴۱۶، ج ۷، ص ۱۴۶).

در سطح گذرگاه‌های عمومی، تجاوز به حریم عمومی بوده، ایجاد سازه در ملک دیگران تلقی می‌شود (ابن‌قدامه، المغنی، ج ۵، ص ۳۳).

**نقد و بررسی:** با توجه به توضیحات گذشته، هر گونه خروج از ملک شخصی و ورود به حریم عمومی جایز نبوده، نصب سایه‌بان و ساخت و ساز بر روی آن جایز نخواهد بود، هر چند در امر آمد و شد وسائل نقلیه و عابران پیاده اخلاقی ایجاد نکرده، آسیبی هم به آن‌ها وارد نسازد؛ زیرا جواز و عدم جواز بهره‌وری از فضای هوایی مکان‌های عمومی همچون معابر، تابع جواز و عدم جواز استفاده از سطح زمینی (قرار) آن‌ها است (طوسی، ۱۴۰۷، ج ۳، ص ۲۹۵؛ ابن زهره، ۱۴۱۷، ص ۲۵۴؛ نووی، بی تا (الف)، ج ۱۳، ص ۳۹۸). و چون احداث بنا در سطح معابر و اختصاص دادن بهره‌وری از آن‌ها به خود، برای هیچکس جایز نیست، چنین حقی در استفاده از فضای هوایی معابر نیز برای هیچکس وجود نخواهد داشت.

با پذیرش حرمت استفاده شخصی از فضای هوایی معابر و ساخت سازه در آن، دیگر نمی‌توان از طریق مصالحه با افراد حقیقی یا حقوقی و پرداخت وجه (عوارض) اجازه انجام چنین کاری را بدست آورد (یحیی بن سعید، ۱۴۰۵، ص ۳۰۷؛ علامه حلی، بی تا (الف)، ج ۲، ص ۱۹۵). مواد ۷، ۸ و ۹ آئین نامه پیشامدگی‌های ساختمانی در گذرها مصوب ۱۳۱۸ ناظر به همین مطلب است.

**حکم وضعی:** صرف‌نظر از این که ورود به حریم عمومی و ایجاد سازه در آن جایز باشد یا نباشد، چنان چه وجود یا تخریب تمام یا بخشی از آن سازه باعث آسیب دیدن استفاده‌کنندگان از معابر عمومی شود، سازنده آن سازه مسؤول جبران ضرر و زیان وارد به آن افراد خواهد بود (طوسی، ۱۴۰۷، ج ۳، ص ۲۹۵؛ ابن حمزه، ۱۴۰۸، ص ۴۲۶؛ قمی، ۱۴۲۱، ص ۳۱۱؛ علامه حلی، بی تا (ب)، ج ۲، ص ۲۶۵).

**۲- باز کردن درب به سطح معابر:** بنا بر مبنای مشهور، اگر گشودن درب یا پنجره به سوی معابر عمومی باعث اختلال در عبور و مرور وسائل نقلیه و عابران پیاده یا موجب آسیب دیدن آن‌ها شود، جایز نخواهد بود (شهید اول، ۱۴۲۱، ج ۳، ص ۳۳۹). در نتیجه این ادعا که هرکس می‌تواند به هر گونه که بخواهد از ملک خود به سوی خیابان درب باز کند نمی‌تواند به اطلاق خود درست باشد (رافعی، بی تا، ج ۱۰، ص ۳۰۸؛ نووی، بی تا (ب)، ج ۳، ص ۴۳۹).

اما به نظر ما، باز کردن درب یا پنجره حتی در صورتی که باعث اختلال در عبور و مرور وسائل نقلیه و عابران پیاده یا موجب آسیب دیدن آن‌ها نیز نشود، هنگامی جایز است که تجاوز به حریم معابر و استفاده اختصاصی از آن‌ها به حساب نیاید. ماده ۶ آئین نامه پیشامدگی‌های ساختمانی در گذرها مصوب ۱۳۱۸ ناظر به همین مطلب است.

**۳- حفاری در معابر:** حفاری در سطح معابر عمومی با انگیزه‌های شخصی، تصرف غیر مجاز در اموال عمومی بوده، جایز نخواهد بود (علامه حلی، بی تا (الف)، ج ۲، ص ۱۹۵) و در صورت

انجام، ضامن خسارت فرد خسارت دیده است. اما حفاری با انگیزه‌های عمومی، چنان چه بدون مکان یابی مناسب یا مراعات ایمنی عابران باشد، جایز نخواهد بود؛ زیرا آسیبی که شهروندان از ایجاد آن‌ها می‌بینند، از سودی که به دنبال دارند می‌تواند بیشتر باشد. اما اگر با مکان یابی مناسب و مراعات نکات ایمنی اقدام به حفاری در سطح معابر شود، چنین کاری از نظر فقهی جایز خواهد بود.

هرچند از نظر حقوقی جواز و عدم جواز انجام این حفاری‌ها بسته به شرایط اجرای آن‌ها متفاوت است، اما آیا در مسؤولیت (ضمان) نیز همین تفاوت وجود دارد؟ برخی از فقها بر این باورند که مسؤولیت هر گونه حفاری در سطح معابر حتی اگر به منظور خدمت رسانی به شهروندان یا بهسازی وضعیت راه نیز باشد (مصلح عامه)، برعهده کسی است که اقدام به چنین کاری می‌کند (ابن حمزه، ۱۴۰۸، ص ۲۶؛ علامه حلی، بی تا (الف)، ج ۲، ص ۱۹۵). در برابر، محقق اردبیلی معتقد است اگر این حفاری‌ها در راستای خدمات عمومی باشد، متصدی حفاری در برابر آسیب‌دیدگی‌های احتمالی سایر افراد مسؤولیتی نداشته، ضامن نیست (اردبیلی، ۱۴۰۳، ج ۱، ص ۲۵۸).

احتمال سومی نیز از سوی ابن نووی مطرح شده است. از نظر او، اگر این حفاری‌ها در راستای خدمت رسانی به مردم و با کسب اجازه از دستگاه‌های دولتی مرتبط (امام) انجام شده باشد، متصدی حفاری مسؤولیتی در برابر آسیب دیدگی سایر افراد ندارد (نووی، بی تا (الف)، ج ۱۹، ص ۲۱).

**نقد و بررسی:** به نظر ما هیچ‌یک از شهروندان مجاز نیستند در سطح معابر عمومی به نفع خود یا مردم اقدام به حفاری کنند، هرچند این کار باعث آسیب دیدن عابران نیز نباشد (کلیایگانی، ۱۴۱۳، ج ۲، ص ۲۷۶، شماره ۹۵۷؛ خوئی، ۱۴۱۰، ج ۲، ص ۱۶۰، شماره ۷۴۸؛ سیستانی، ۱۴۱۶، ج ۲، ص ۲۶۶، شماره ۹۳۶)؛ زیرا در هر دو صورت، مستلزم تجاوز به حریم اموال عمومی است و داشتن حق بهره‌وری از سطح معابر تنها ناظر به کاربری متعارف از آن‌ها است.<sup>۱</sup> دستگاه‌های دولتی هم هرچند مجاز هستند بسته به مصالح عمومی اقدام به چنین کاری نمایند، اما این جواز، رافع مسؤولیت حقوقی آن‌ها در تأمین خسارت افرادی که از این کار آسیب می‌بینند نیست. برای اثبات این مطلب می‌توان به اطلاق مضمون سه روایت سماعه، زراره و سکونی (کلینی، ۱۳۸۰، ج ۷، ص ۳۴۹-۳۵۰، شماره ۱ و ۷ و ۸) استناد کرد. همچنان که ماده ۱۵ آئین نامه پیشامدگی‌های ساختمانی در گذرها مصوب ۱۳۱۸ نیز ناظر به همین مطلب است.

۱. با این توضیح دیگر جایی برای حکم به جواز حفر چاه (بالوعه) در سطح معابر عمومی به استناد داشتن حق ارتفاق باقی نمی‌ماند؛ (نک: خمینی، ۱۳۹۰، ج ۲، ص ۲۰۹).

۴- **خرید و فروش در معاير:** در متون فقهی، موضوع خرید و فروش در «شارع» و «طریق» مورد بررسی قرار گرفته است که معادل آن‌ها کلمات «خیابان» و «راه» می‌باشد، اما با توجه تفکیک دو معبر پیاده رو و سواره رو در زمان ما، این بحث تنها به سطح خیابان اختصاص نداشته، در مورد پیاده روها نیز جاری است.

فقها در این باره پاسخ‌های کم و بیش مشابه داده‌اند، همچون: اگر سطح معبر وسیع بوده و آسیبی هم به عابرين نمی‌رسد، خرید و فروش جایز است (شهید ثانی، ۱۳۹۸، ج ۷، ص ۱۸۱)؛ اگر سطح معبر وسیع باشد، خرید و فروش جایز است (علامه حلی، ۱۴۱۳، ج ۲، ص ۲۷۰)؛ اگر کار دستفروشان و برخی از عابران به سایر افرادی که از سطح گذرگاه استفاده می‌کنند، آسیبی وارد نسازد، خرید و فروش جایز است (همو، بی تا (الف)، ج ۲، ص ۴۱۱). اما در این میان، نظر مشهور، همان نظر دوم است که بر اساس آن، در معاير با عرض کم (ضیق) که توقف برای خرید و فروش باعث کندی عبور و مرور می‌شود، پهن کردن بساط و اقدام به فروش کالا جایز نیست (شهید ثانی، ۱۴۱۳، ج ۱۲، ص ۴۳۰؛ مؤمن، بی تا، ص ۲۴۲؛ مکارم، ۱۴۱۱، ج ۲، ص ۱۵۱).

هرچند در فتوای مشهور سخنی از آسیب نزدن (عدم ضرر) به میان نیامده است، اما به نظر می‌رسد عدم ذکر آن بواسطه عدم اعتبار آن نبوده است، بلکه مسلم بودن اعتبار آن باعث عدم ذکرش بوده است، چرا که شرط هر حکم تکلیفی بجز احکامی که موضوع آن‌ها ضرر است، عدم ضرر بوده و به همین دلیل قاعده لاضرر حاکم بر ادله احکام تلقی شده است. همچنین بعید نیست که عنوان «ضرر» در نظریه سوم، اعم از «ضرر» به مفهوم اصطلاحی بوده، تضییق در عبور و مرور را نیز در بر می‌گیرد.

اگر این دو توجیه را درباره نظریه دوم و سوم بپذیریم، فتوای نخست جامع دو نظر دیگر بوده، با آن چه پیش از این درباره بهره‌وری از منافع غیر غالب در گذرگاه‌های عمومی گفتیم، مطابقت دارد؛ چرا که پیش از این توضیح دادیم از نظر بیشتر فقها گذرگاه‌ها مکان‌های چند منظوره هستند که کاربرد غالب آنها عبور و مرور است و استفاده از آنها برای سایر امور، مشروط به آسیب نزدن به عابران و همچنین عدم اختلال در امر آمد و شد است.

**نقد و بررسی:** همان‌گونه که انتظار می‌رود کسانی که به جواز استفاده از معاير عمومی برای خرید و فروش معتقد هستند، برای اثبات این دیدگاه به مرسوم بودن این کار در طول قرون گذشته (عادت) (علامه حلی، ۱۴۱۳، ج ۲، ص ۲۷۰؛ شهید ثانی، ۱۴۱۳، ج ۱۲، ص ۴۳۰؛ مؤمن، بی تا، ص ۲۴۲؛ مکارم، ۱۴۱۱، ج ۲، ص ۱۵۱)؛ همچنین پیدا کردن حق ارتفاق نسبت به دیگران (علامه حلی، بی تا (الف)، ج ۲، ص ۴۱۱) استناد کرده‌اند. اما به نظر ما، گذرگاه‌های عمومی مکان‌هایی هستند برای تردد و سائل نقلیه و عابران پیاده و هرگونه استفاده از آن‌ها در غیر از عبور و مرور جایز نیست، هرچند که سطح معبر وسیع بوده، اخلاقی در عبور و مرور به وجود نیاید و آسیبی هم به افراد و سائل نقلیه وارد

نشود. بنابراین، آن چه را که شهید ثانی از آن به عنوان نظریه غیر مشهور یاد می‌کند (منع مطلقاً) (شهید ثانی، ۱۴۱۳، ج ۱۲، ص ۴۳۰)، درست‌تر به نظر می‌رسد. ماده ۱۴ آئین نامه پیشامدگی‌های ساختمانی در گذرها مصوب ۱۳۱۸ نیز ناظر به همین مطلب است.

استناد به عادت و عرف نیز مجوزی بر این کار نخواهد بود، زیرا بر فرض که چنین امری در زمان‌های گذشته مرسوم بوده باشد، با تحولی که امروز در وسائط نقلیه، سرعت تردد آن‌ها و همچنین تفکیک خیابان از پیاده رو صورت گرفته است، آن عادت و سیره موضوعیت خود را از دست داده، قابل استناد نخواهد بود. همچنان که ادعای ایجاد حق ارتفاق نسبت به دیگران نیز پذیرفتنی نیست، زیرا گذرگاه‌های عمومی مکان‌هایی هستند تک منظوره و با بهره‌وری خاص و حق ارتفاق تنها در راستای همین کاربری قابل تصور است، نه نسبت به کاربری‌های جانبی.

در این صورت خرید کالا از کسانی که در گذرگاه‌های عمومی اقدام به فروش کالاهای خود می‌کنند جایز نخواهد بود (ابن قدامه، المغنی، ج ۶، ص ۱۶۳)، هرچند معامله انجام شده صحیح بوده، باطل نیست.

**۵- اتراق کردن در معابر:** برخی از فقها بر این باورند که نشستن و اتراق کردن در معابر عمومی اگر برای عابران مزاحمتی ایجاد نکند (مضر نباشد)، با هر انگیزه‌ای که انجام شود، جایز خواهد بود (نجفی، ۱۴۰۹، ج ۳۸، ص ۸۴). بر این اساس، اگر این نشستن در روند عبور و مرور اخلال ایجاد کند (مضر باشد)، دیگر جایز نبوده، دولت (امام) هم مجاز نیست در مقابل گرفتن پول (عوارض) و یابدون آن، حق چنین استفاده‌ای را به افراد واگذار کند (تمکین) (ابن قدامه، المغنی، بی تا، ج ۶، ص ۱۶۳؛ عبدالرحمن بن قدامه، بی تا، الشرح الکبیر، ج ۶، ص ۱۷۲).

در چنین فرضی، دیگر نمی‌توان آن فرد را از جای خود بلند کرد (کرکی، ۱۴۰۸، ج ۷، ص ۳۶؛ علامه حلی، بی تا (الف)، ج ۲، ص ۴۰۵؛ مؤمن، بی تا، ص ۲۴۲)؛ همچنان که عابران نیز مجاز نیستند از محلی که آن فرد نشسته است، عبور کنند، چرا که هر دوی آن‌ها به یک اندازه حق بهره‌وری از معابر عمومی را دارند (شهید اول، ۱۴۱۲، ج ۳، ص ۷۰۳؛ شهید ثانی، ۱۳۹۸، ج ۷، ص ۱۸۱).

**نقد و بررسی:** اگر بپذیریم که گذرگاه‌ها مکانی هستند تنها برای عبور و مرور وسائط نقلیه و عابران پیاده و لوازم عقلی یا عادی آن. در نتیجه هر گونه استفاده از آن‌ها در غیر از عبور و مرور جایز نبوده، حرام است هرچند برای دیگران مزاحمتی ایجاد نکند. بر این اساس، باید فردی را که کنار خیابان یا پیاده رو اتراق کرده است، از جای خود بلند کرد؛ اما این وظیفه بر عهده نهادهای دولتی است نه تک تک افراد. بنابراین هیچ‌یک از افراد حق ندارند در معابر عمومی برای یکدیگر ایجاد مزاحمت کنند و در صورت انجام، هر کدام که عمداً به دیگری خسارت وارد کند ضامن خواهد بود.

صرف نظر از مباحث حقوقی که تاکنون در خصوص نشستن در معابر عمومی مطرح شد، این عمل از نظر اخلاقی نیز کاری ستوده به حساب نمی آید، چرا که حضور بدون دلیل در معابر می تواند بستری مناسب برای پیدایش برخی از ناهنجاری ها را فراهم کند.

از پیامبر گرامی اسلام در این باره چنین نقل شده است: «إياكم و الجلوس في الطرقات، قالوا: يا رسول الله، ما لنا بداً من مجالسنا نتحدث فيها، قال: فإذا ايتمم إلا المجلس، فاعطوا الطريق حقه؛ قالوا: و ما حقه؟ قال: غض البصر و كف الأذى و رد السلام و الامر بالمعروف و النهي عن المنكر» (بخاری، ۱۴۰۱، ج ۳، ص ۱۰۳).

**۶- ایجاد لغزندگی در معابر:** لغزنده کردن سطح معابر که می تواند برای وسائط نقلیه یا عابران خطر ساز باشد، جایز نیست. هرچند ایجاد لغزندگی به شکل های مختلفی قابل انجام است، اما در متون فقهی تنها به یکی از آن ها اشاره رفته است. برای فقهاء این پرسش مطرح بوده است که اگر کسی با پاشیدن آب بر سطح معابر، مسیر حرکت وسائط نقلیه یا عابران پیاده را لغزنده کند، آیا در برابر این عمل، مسؤولیتی داشته، ضامن جبران خسارت افراد خسارت دیده است؟

تا آن جا که بررسی های ما نشان می دهد در این مساله نظرات مختلفی مطرح شده است؛ الف: مسؤولیت دارد (سرخسی، ۱۴۰۶، ج ۲۷، ص ۷) ب: در صورتی که برای سود و مصلحت شخصی خود چنین کند، مسؤولیت دارد، اما اگر به جهت مصالح عمومی باشد و به حد نیاز نیز اکتفا کرده باشد، مسؤولیت نخواهد داشت (شریبینی، ۱۳۷۷، ج ۴، ص ۸۷) ج: اگر عابر عمداً در مسیر لغزنده حرکت کند، کسی که معبر را لغزنده کرده، مسؤولیت ندارد (همو).

شاید با ملاحظه همین جهت باشد که در منابع فقهی بحث نصب ناودان (میزاب) و ریزش آب آن در سطح معبر مطرح و در روایت سکونی، خسارت ناشی از آن را متوجه کسی دانسته که اقدام به انجام آن کرده است؛ «من اخرج میزاباً... فی طریق المسلمین فاصاب شيئاً فعطب، فهو له ضامن» (صدوق، ۱۴۰۴، ج ۴، ص ۱۵۴، شماره ۵۳۴۳).

به نظر می رسد ایجاد لغزندگی برای منافع شخصی، همچون آب پاشی بیش از حد مقابل درب دکان، منزل، مدرسه و...، جایز نبوده، مسؤولیت خسارت وارد بر افراد متوجه انجام دهنده آن است. اما انجام این کار برای مصالح عمومی، همچون شستشوی معابر توسط شهرداری، هرچند جایز است، اما جواز انجام آن، از بین برنده مسؤولیت و ضمان ناشی از آن نیست، مگر در جایی که عابران پیاده یا وسائل نقلیه از روی عمد و بدون توجه به اخطارهای موجود، با عبور از روی این سطوح، خسارت ببینند که در این صورت جبران خسارت های آن ها بر عهده کسی نیست.



هرچند پاشیدن آب یکی از راه‌های ایجاد لغزندگی در سطح معابر است، اما منحصر به آن نمی‌شود. شاید بتوان تخلیه زباله را نیز از جمله نمونه‌های آن دانست. تردیدی نیست که تخلیه زباله در سطح معابر از نظر بهداشتی کار نادرستی است، لاتیوا التراب خلف الباب، فائنه مأوی الشیطان (کلینی، ۱۳۸۸، ج ۶، ص ۵۳۱، شماره ۶)؛ افزون بر این، چون تخلیه زباله و نظایر آن، همچون نخاله‌های ساختمانی در معابر باعث می‌شود که وسائط نقلیه و عابران پیاده در هنگام حرکت، تعادل خود را از دست داده، آسیب ببینند، حرام خواهد بود و فرد یا افرادی که چنین بکنند، مسؤول جبران خسارت آسیب دیدگان هستند (ابن نجیم، ۱۴۱۸، ج ۹، ص ۱۱۱).

توجه به این نکته نیز لازم است که این عمل می‌تواند از آن جهت که باعث سد معبر شده و در رفت و آمد مردم اختلال ایجاد می‌کند یا از آن جهت که استفاده غیر مجاز از معابر عمومی است نیز حرام باشد. ماده ۱۳ از آئین نامه پیشامدگی‌های ساختمانی در گذرها و ماده ۱۸۴ آئین نامه راهنمایی و رانندگی با اطلاق بیشتر ناظر به همین مطلب هستند.

## نتایج

با توجه به توضیحاتی که پیش از این درباره کاربری گذرگاه‌های عمومی دادیم به این نتایج می‌توان رسید:

- ۱- عابران پیاده مجاز نیستند برای عبور و مرور از سطح خیابان استفاده کنند؛
  - ۲- عبور موتور سیکلت، دوچرخه و هر وسیله نقلیه دیگر در پیاده رو مجاز نیست؛
  - ۳- پارک هر نوع وسیله نقلیه در پیاده رو جایز نیست؛
  - ۴- شهرداری مجاز نیست با گرفتن جریمه، عوارض و مانند آن به شهروندان اجازه دهد از معابر عمومی برای کاری غیر از عبور و مرور استفاده کنند؛
  - ۵- اتراق کردن در معابر عمومی جایز نیست؛
  - ۶- پهن کردن بساط در معابر به منظور فروش کالا جایز نیست؛
  - خرید از فروشندگانی که در معابر عمومی اقدام به فروش کالا می‌کنند جایز نیست
  - ۷- ساخت یا نصب دکه، کیوسک در معابر عمومی جایز نیست؛
  - ۸- صاحبان مغازه‌ها مجاز نیستند:
- با گذاشتن میز و صندلی از فضای پیاده رو به سود خود استفاده کنند، هرچند باعث سد معبر نشده و به کسی هم آسیب وارد نشود
  - کالاهای خود را جهت عرضه به مشتری در سطح معابر نگهداری کنند
  - تمام یا بخشی از ویتترین خود را در داخل معابر بگذارند
  - با نصب سایه‌بان به حریم هوایی معابر تجاوز کنند

۹- مالکان خانه‌ها مجاز نیستند:

- با ایجاد پیشامدگی تمام یا بخشی از فضای هوایی پیاده رو را اشغال کنند
- برف، باران و فاضلاب خانه خود را به سطح معابر عمومی انتقال دهند.
- زیاله و نخاله‌های ساختمانی خود را در معابر عمومی ریخته یا انباشت کنند؛
- ۱۰- مسدود کردن تمام یا بخشی از معابر عمومی:
- به وسیله چادر و مانند آن به منظور توزیع چای، شیر، شربت، ... جایز نیست
- با برپایی نماز به صورت فردی یا جمعی در آنها جایز نیست
- با برگزاری مراسم مذهبی در آنها جایز نیست؛
- ۱۱- در تمامی مواردی که از گذرگاه‌ها استفاده‌ای بجز عبور و مرور می‌شود، استفاده کننده ضامن خسارتی است که عابران (افراد- وسایل نقلیه) از ناحیه عمل او متحمل می‌شوند.

## منابع و مأخذ

۱. قرآن کریم
۲. ابن حمزه، محمد بن علی (۱۹۸۸/۱۴۰۸)، *الوسيلة الى نيل الفضيلة*، تحقیق محمد الحسون، چاپ اول، قم، کتابخانه آیه الله مرعشی.
۳. ابن زهره حلی (۱۹۹۶/۱۴۱۷)، *غنیة النزوع الى علمی الاصول و الفروع*، تحقیق ابراهیم بهادری، چاپ اول، قم: مؤسسه امام صادق.
۴. ابن قدامه، عبدالله بن احمد (بی تا)، *المغنی*، ۱۲ جلدی، بیروت، دار الکتب العربی.
۵. ابن نجیم المصری، زین الدین بن ابراهیم (۱۴۱۸)، *البحر الرائق شرح کنز الدقائق*، تحقیق زکریا عمیرات، ۹ جلدی، چاپ اول، بیروت: دار الکتب العلمیة.
۶. ابویعلی موصلی، احمد بن علی (۱۴۰۴) *مسند ابی یعلی*، تحقیق حسین سلیم اسد، چاپ اول، دمشق: دار المامون للتراث.
۷. احمد المرتضی (۱۴۰۰) *شرح الازهار*، ۴ جلدی، صنعاء: غمضان.
۸. اردبیلی، ملا احمد (۱۹۸۳/۱۴۰۳) *مجمع الفائدة و البرهان فی شرح ارشاد الاذهان*، تحقیق اشتیهادی، ۴ جلدی، قم: جامعه مدرسین.
۹. اصفهانی، شیخ الشریعة (بی تا)، *قاعدة لاضرر*، قم: مؤسسه نشر اسلامی.
۱۰. امامی، شیخ محمد (۱۳۹۲)، *تسدید القواعد فی حاشیة الفرائد*، افست.
۱۱. انصاری، زکریا بن محمد (۱۴۱۸)، *فتح الوهاب بشرح منهج الطلاب*، ۲ جلدی، چاپ اول، بیروت: دار الکتب العلمیة.
۱۲. بحرانی، یوسف (۱۹۸۴/۱۴۰۴)، *الحدائق الناضرة فی احکام العترة الطاهرة*، تحقیق محمد تقی ایروانی، ۲۰ جلدی، قم: مؤسسه نشر اسلامی.
۱۳. بخاری، محمد بن اسماعیل (۱۴۰۱)، *صحیح بخاری*، بیروت: دار الفکر.
۱۴. بهوتی، منصور بن یونس (۱۴۱۸)، *کشاف القناع*، ۶ جلدی، چاپ اول، بیروت: دار الکتب العلمیة.
۱۵. جعفری لنگرودی، محمد جعفر (۱۳۸۰)، *حقوق اموال*، چاپ پنجم، تهران: کتابخانه گنج بخش.
۱۶. حر عاملی، محمد حسن (بی تا)، *وسائل الشیعة الى تحصیل مسائل الشریعة*، تحقیق ربانی، ۲۰ جلدی، بیروت: دار احیاء التراث العربی.

۱۷. خطاب ربیعی (۱۴۱۶)، مواهب الجلیل بشرح مختصر خلیل، تحقیق زکریا عمیرات، ۸ جلدی، چاپ اول، دار الکتب العلمیة.
۱۸. خراسانی، محمد کاظم (بی تا)، کفایة الأصول، ۲ جلدی، تهران: انتشارات علمیة اسلامیة.
۱۹. خمینی، روح الله (۱۳۹۰)، تحریر الوسیلة، ۲ جلدی، چاپ دوم، نجف: مطبعة آداب.
۲۰. خوئی، ابوالقاسم (۱۴۱۰)، منهاج الصالحین، ۲ جلدی، چاپ بیست و هشتم، قم: مدینة العلم.
۲۱. رافعی، عبدالکریم بن محمد (بی تا)، فتح العزیز فی شرح الوجیز، ۱۲ جلدی، دار الفکر.
۲۲. روحانی، سید محمد صادق (۱۹۹۱/۱۴۱۲)، فقه الصادق فی شرح التبیصرة، ۲۶ جلدی، چاپ سوم، قم: مؤسسه دارالکتب.
۲۳. سرخسی، شمس الدین (۱۴۰۶)، المبسوط، ۳۰ جلدی، بیروت: دار المعرفة.
۲۴. سیستانی، سیدعلی (۱۴۱۶)، منهاج الصالحین، ۳ جلدی، چاپ اول، قم: مکتبہ آیة الله السیستانی.
۲۵. شریینی، محمد (۱۹۵۸/۱۳۷۷)، مغنی المحتاج الی معرفة معانی الفاظ المنهاج، ۴ جلدی، دار احیاء التراث العربی.
۲۶. شروانی، عبدالحمید (بی تا)، حواشی الشروانی، ۱۰ جلدی، بیروت: دار احیاء التراث العربی.
۲۷. شهید اول، محمد بن مکی (۱۴۱۲)، الدروس الشرعیة فی الفقه الامامیة، ۳ جلدی، چاپ اول، قم: مؤسسه نشر اسلامی.
۲۸. شهید ثانی، زین الدین بن علی (۱۹۹۳/۱۴۱۳)، مسالک الافهام الی تنقیح شرائع الاسلام، ۱۵ جلدی، چاپ اول، قم: مؤسسه المعارف الاسلامیة.
۲۹. همو (۱۹۷۸/۱۳۹۸)، الروضة البهیة فی شرح اللمعة الدمشقیة، ۱۰ جلدی، چاپ دوم، قم: انتشارات داوری.
۳۰. شیخ انصاری، مرتضی (۱۳۷۵)، کتاب المکاسب، تیریز: انتشارات اطلاعات.
۳۱. صدوق، محمد بن علی (۱۹۸۴/۱۴۰۴)، من لایحضره الفقیه، تصحیح علی اکبر غفاری، ۴ جلدی، چاپ دوم، قم: جامعه مدرسین.
۳۲. صفای، سیدحسین (۱۳۸۴)، دوره مقدماتی حقوق مدنی، چاپ چهارم، تهران: نشر میزان.
۳۳. طوسی، محمد بن حسن (۱۹۸۹/۱۴۰۹)، التبیان فی تفسیر القرآن، تحقیق احمد حبیب قیصر العاملی، ۱۰ جلدی، چاپ اول، بیروت: دار احیاء التراث العربی.
۳۴. همو (۱۹۶۷/۱۳۸۷)، المبسوط فی فقه الامامیة، تحقیق محمد تقی کشفی، ۸ جلدی، تهران: المکتبہ المرتضویة.
۳۵. همو (۱۹۶۷/۱۴۰۶)، تهذیب الاحکام فی شرح المقنعة، تصحیح آخوندی، ۱۰ جلدی، چاپ چهارم، تهران: دار الکتب الاءسلامیة.
۳۶. همو (۱۹۸۷/۱۴۰۷)، کتاب الخلاف، تحقیق سید علی الخراسانی، ۶ جلدی، چاپ اول، قم: مؤسسه نشر اسلامی.
۳۷. عبدالرحمن بن قدامه، الشرح الکبیر، ۱۲ جلدی، دار الکتب العربی، بیروت.
۳۸. علامه حلی، حسن بن یوسف (۱۹۹۲/۱۴۱۳)، قواعد الاحکام فی معرفة الحلال و الحرام، ۳ جلدی، چاپ اول، قم: مؤسسه نشر اسلامی.
۳۹. همو (بی تا) (الف)، تذکرة الفقهاء، ۲ جلدی، مکتبہ الرضویة لاحیاء الآثار الجعفریة.
۴۰. همو (بی تا) (ب)، تحریر الاحکام، ۲ جلدی، مشهد: مؤسسه آل البیت، چاپ سنگی.
۴۱. فاضل هندی، محمد بن حسن (۱۹۸۴/۱۴۰۵)، کشف اللثام، ۲ جلدی، قم: کتابخانه آیة الله مرعشی.
۴۲. فخر المحققین، محمد بن حسن (۱۹۶۷/۱۳۸۷)، ایضاح الفوائد فی شرح اشکالات القواعد، ۴ جلدی، چاپ اول، قم: انتشارات علمیة.
۴۳. قمی، علی بن محمد (۲۰۰۱/۱۴۲۱)، جامع الخلاف و الوفاق بین الامامیة و بین ائمة الحجاز و العراق، تحقیق حسین حسینی بیرجندی، چاپ اول، قم: زمینه سازان ظهور امام عصر.
۴۴. کرکی، علی بن حسین (۱۹۸۷/۱۴۰۸)، جامع المقاصد فی شرح القواعد، ۱۳ جلدی، چاپ اول، قم: مؤسسه آل البیت.
۴۵. کلینی، محمد بن یعقوب (۱۹۶۷/۱۳۸۸)، الکافی، تحقیق علی اکبر غفاری، ۸ جلدی، چاپ سوم، تهران: دار الکتب الاسلامیة.
۴۶. گلپایگانی، سید محمد رضا (۱۴۱۳)، هدایة العباد، ۲ جلدی، چاپ اول، قم: دار القرآن.

٤٧. مؤمن سبزواری، محمد باقر (بی تا)، *کفایة الاحکام*، اصفهان: مدرسه صدر نبوی، چاپ سنگی.
٤٨. محقق حلی، جعفر بن حسن (١٩٨٨/١٤٠٩)، *شرائع الاءسلام فی مسائل الحلال و الحرام*، ٤جلدی، چاپ دوم، تهران: انتشارات استقلال.
٤٩. مراغی، میر عبد الفتاح (١٩٩٧/١٤١٧)، *العناوین الفقہیة*، ٢جلدی، چاپ اول، قم: مؤسسه نشر اسلامی.
٥٠. مکارم شیرازی، ناصر (١٤١١)، *القواعد الفقہیة*، ٢جلدی، چاپ سوم، قم: مدرسه امیر المؤمنین.
٥١. منصور، جهانگیر (١٣٨٤)، *مجموعه قوانین و مقررات شهر و شهرداری*، تهران: نشر دیدار.
٥٢. موسوی، محمد بن علی (١٤١٠)، *مدارک الاحکام فی شرح شرائع الاسلام*، ٨جلدی، چاپ اول، قم: مؤسسه آل البيت.
٥٣. نجفی، محمد حسن (١٩٨٨/١٤٠٩)، *جواهر الکلام فی شرح شرائع الاءسلام*، تحقیق شیخ عباس قوچانی، ٤٣جلدی، چاپ سوم، دار الکتب الاءسلامیة.
٥٤. نراقی، احمد (١٩٨٧/١٤٠٨)، *عوائد الايام فی بیان قواعد الاحکام و مهمات مسائل الحلال و الحرام*، چاپ سوم، قم: مکتبه بصیرتی.
٥٥. نووی، محیی الدین بن شرف (بی تا) (الف)، *المجموع فی شرح المهدب*، ٢٠جلدی، بی جا، دار الفکر.
٥٦. نووی، یحیی بن شرف (بی تا) (ب)، *روضه الطالبین*، تحقیق عادل احمد عبد الموجود، ٨جلدی، بیروت: دارالکتب العلمیة.
٥٧. یحیی بن سعید (١٩٨٥/١٤٠٥)، *الجامع للشرائع*، قم: مؤسسه سیّد الشهداء.