

# مسئولیت مدنی پلیس ناشی از ارتکاب فعل زیان بار و ترک فعل

## (با تأکید بر مسئولیت پلیس راهور)

سید محمد هاشمی<sup>۱</sup>

تاریخ دریافت: ۹۵/۱۲/۱۱

تاریخ پذیرش: ۹۵/۰۱/۲۰

### چکیده

**زمینه و هدف:** برای تحقق مسئولیت مدنی، همواره مداخله مادی شخص در حادثه زیان بار لازم است. مداخله مادی یعنی ارتباط مادی شخص با حادثه، که این ارتباط ممکن است از طریق فعل شخصی، فعل اشیاء و فعل غیر برقرار شود. بنابراین فعل شخصی یکی از موارد مداخله مادی شخص در حادثه زیان بار است. مقصود از رفتار شخصی، ارتکاب فعل یا ترک فعل عملی یا غیر عملی است که از سوی شخص منجر به حادثه زیان بار می شود. هدف این مقاله تبیین مسئولیت مدنی کارکنان پلیس راهور در فعل یا ترک فعل زیان بار است. این مقاله در دو بخش تنظیم شده است، بخش اول به بررسی مسئولیت مدنی در خصوص فعل زیان بار می پردازد و بخش دوم، مسئولیت مدنی پلیس راهور را درباره ترک فعل تحلیل می کند. **روش:** مقاله حاضر از نظر روش، توصیفی تحلیلی است و یافته های آن با استفاده از منابع کتابخانه ای و پرونده های جاری در قوه قضائیه تحلیل شده اند.

**یافته ها و نتایج:** بی توجهی و قصور اشخاص و سازمان ها (مانند شهرداری ها، ادارات راه و ترابری، برق و...) منجر به وقوع تصادفات مرگباری می شود و صدمات جبران ناپذیری بر مردم و دولت تحمیل می کند. سازمان های یاد شده باید قبل از هرگونه عملیات، هماهنگی لازم را با پلیس راهور انجام دهند و محدوده کارگامی عملیات را با نصب علائم استاندارد، ایمن سازی کنند و برابر مواد ۲۱۱ و ۲۱۲ آیین نامه راهنمایی و رانندگی، که از مصادیق ترک فعل برای راهور نیز محسوب می شود، پلیس هم موظف شده تا از ادامه کار اشخاص و سازمان هایی که بدون رعایت ضوابط ایمنی در راهها، عملیات اجرایی می کنند، جلوگیری کند. بدیهی است در غیر این صورت، پلیس نیز در کنار آن سازمان ها مسئولیت خواهد داشت. کارشناسان تصادفات باید قصور ناشی از انجام فعل یا ترک فعل پلیس یا مأمور پلیس را در بروز تصادفات، مشخص کنند و موظف اند در علت نامه تصادف، میزان مسئولیت آنها را تعیین و به مراجع قضایی منعکس کنند.

**کلیدواژه ها:** پلیس راهور، مسئولیت مدنی، فعل زیان بار، ترک فعل، جبران خسارت

۱. مربی گروه حقوق دانشگاه علوم انتظامی امین، رایانامه: .....

## مقدمه و بیان مسئله

برای طرح دعوی مسئولیت مدنی، وجود تکلیف یا وظیفه قانونی، نقص این تکلیف، ایراد خسارت به زیان‌دیده و انتساب خسارت به فاعل فعل زیان‌بار ضروری است و این مسئولیت ممکن است ناشی از منشأ اخلاقی، معنوی و یا طبیعی باشد و اگر پلیس نتواند به وظایف حرفه‌ای و شغلی خود عمل کند، این اشخاص می‌توانند به واسطه تحمل زیان، علیه پلیس اقدام دعوا کنند یا پلیس را در مقابل بازماندگان مسئول تلقی کرد. حال این امر را می‌توان از این زاویه نگریست که فعل پلیس می‌تواند مبنای این دعوی تلقی شود و گاهی ترک فعل او. در حقوق بعضی از کشورها بدون اینکه تقسیمی در مورد فعل یا ترک فعل شخصی صورت گیرد به‌طور کلی فعل شخصی بر دو نوع تقسیم شده است: عمدی و تقصیری.

فعل عمدی، فعلی است که شخص با سوء نیت و به قصد اضرار به غیر، با ارتکاب اعمال مادی ارادی موجب آسیب و ضرر به دیگری می‌شود. مرتکب باید علاوه بر قصد ضرر به دیگری، سوء نیت نیز داشته باشد، زیرا در مواردی که نامبرده قصد ضرر به دیگری دارد، ولی فاقد سوء نیت است مانند دفاع مشروع یا بعضی موارد اضطرار، مرتکب هر چند عمداً به دیگری خسارت وارد می‌کند، ولی چون فاقد قصد سوء است، فعل او موجب مسئولیت نمی‌شود (سعد، ۱۴۱۹ق: ۳۶۲).

فعل غیرعمدی، فعلی است که فاعل بدون قصد ضرر و زیان به دیگری آن را انجام می‌دهد اعم از اینکه آن را آگاهانه یا بدون آگاهی انجام دهد و بر دو نوع است: یا توأم با تقصیر است یا بدون تقصیر. اگر فاعل، فعلی را بدون دقت یا بی‌توجهی انجام دهد یا به عبارت دیگر فعل او با فعل فاعل متعارف تطبیق نباشد، در این صورت مقصر و در غیر این صورت بدون تقصیر محسوب می‌شود. بنابراین، فعل یا عمدی است اعم از اینکه منجر به خسارات مادی یا جانی شود که علاوه بر مسئولیت کیفری منجر به مسئولیت مدنی نیز می‌شود و یا

غیر عمدی است که یا توأم با تقصیر و یا بدون تقصیر است؛ نوع اول آن در بعضی از شرایط منجر به مسئولیت کیفری می‌شود، ولی هر دو مورد موجب مسئولیت مدنی است.

### مسئولیت ناشی از انجام فعل زیان‌بار

در این مبحث به بررسی فعل زیان‌بار و مصادیق آن خواهیم پرداخت و افعال زیان‌باری که مسئولیت مدنی به‌همراه ندارد باعنوان اسباب معافیت پلیس از مسئولیت مدنی مطرح می‌شود که در این پژوهش از آن صرف نظر می‌کنیم.

### گفتار اول: مفهوم فعل زیان‌بار

رکن اول در تحقق مسئولیت مدنی، وجود رفتار زیان‌باری است که از انسانی متعارف صادر می‌شود؛ چه این رفتار بطور مستقیم منجر به ایجاد زیان بر دیگری شود و چه بطور غیر مستقیم سبب تحمیل زیان بر دیگری باشد. اعمال زیان‌بار را می‌توان به دو بخش عمده تقسیم کرد؛ نخست اعمالی که مسئولیت مدنی به‌همراه دارد و دوم آن دسته از اعمال زیان‌باری که فاعل آن فاقد مسئولیت مدنی است.

نکته‌ای که قبل از آغاز بحث لازم به ذکر است، اینکه منظور از فعل زیان‌بار، فعل و رفتاری است که با ضرر و زیان رابطه معناداری دارد. فعل زیان‌بار اعم از فعل مثبت و منفی، جزیی از عنصر مادی است که زمینه‌ساز مسئولیت است؛ به عبارت دیگر، ترک فعل زیان‌بار نیز در زمره افعال زیان‌بار است و می‌تواند به‌عنوان رکن دوم مسئولیت مدنی مورد ارزیابی قرار گیرد. مثلاً هرگاه راننده‌ای به‌هنگام مواجهه به خطر تصادم، از ترمز اتومبیل استفاده نکند و خسارتی وارد آید، به علت ترک فعل مسئول شناخته می‌شود.

فعل زیان‌بار باید وصف «نامشروع» را دارا باشد زیرا برای تحقق تقصیر، فعل ارتكابی منجر به زیان و ضرر باید واجد اوصاف «عدم مشروعیت» و «غیرمجاز بودن» باشد و گرنه فعل یادشده منجر به ایجاد تقصیر نمی‌شود. در قوانین برخی از کشورها، مانند قانون مدنی انگلیس، برای نامشروع بودن فعل زیان‌بار عنصر «تقصیر» را در نظر گرفته‌اند، زیرا ارتكاب تقصیر از نظر قانون یا عرف ناپسند است و می‌تواند معیار نامشروع بودن فعل زیان‌بار در نظر

گرفته شود. در مواردی هم که مسئولیت مبتنی بر تقصیر است، فعل زیان‌بار با معیار تقصیر سنجیده می‌شود و ارکان مسئولیت مدنی را کامل می‌سازد.

در خصوص مسئولیت مدنی پلیس باید گفت که اصولاً چنین مسئولیتی مبتنی بر تقصیر است که ضابطه تشخیص چنین تقصیری در این مجال نمی‌گنجد. پس در بررسی فعل زیان‌بار به‌عنوان رکن دوم مسئولیت مدنی پلیس، می‌توان معیار تقصیر را برای چنین افعالی در نظر گرفت. بدیهی است هر جا سخن از تقصیر است و فعل زیان‌بار با این معیار مورد سنجش قرار می‌گیرد، دیگر نمی‌توان به نامشروع یا خلاف قانون بودن زیان‌بار تکیه کرد.

در هیچ‌یک از قوانین و مقررات، مسئولیت بدون تقصیر برای شخص پلیس در نظر گرفته نشده است تا به‌دنبال آن طرح چنین معیاری ضرورت یابد؛ هر چند در مواردی می‌توان مسئولیت سازمان پلیس را طرح و مورد بررسی قرار داد، اما در بحث ویژه مسئولیت مدنی پلیس، به معیار تقصیر برای فعل زیان‌بار مستوجب مسئولیت مدنی اکتفا خواهد شد و چنین اعمال و افعال زیان‌باری به‌عنوان رکن دوم مسئولیت مدنی مطرح خواهد شد.

برخی از نویسندگان، فعل زیان‌بار را به اعتبار فاعل مستقیم، به اقسام مختلف از جمله فعل شخص تقسیم کرده‌اند (ره‌پیک، ۱۳۸۹: ۴۳). در سازمان پلیس نیز مسئولیت فقط به سبب ناشی از فعل شخص شامل دو دسته است: ۱- مسئولیت ناشی از فعل شخص حقیقی که همان کارکنان پلیس هستند. ۲- مسئولیت ناشی از فعل شخص حقوقی که مسئولیت دولت یا سازمان پلیس است (ملک‌زاده، ۱۳۸۹: ۱۱۰).

### مصادیق فعل زیان‌بار

برای روشن شدن هرچه بیشتر موضوع، برخی از مصادیقی که سبب مسئولیت مدنی پلیس راهور می‌شود با توجه به قوانین و منابع خاص آن بیان می‌شود. قبلاً باید به این نکته اشاره کرد موارد ناشی از انجام فعلی که در راستای انجام وظیفه مبادرت به آن می‌شود به شرح زیر قابل تقسیم است:

۱- اگر فعل یادشده به طور مستقیم موجب حادثه زیان‌بار شود و همچنین همراه با تقصیر<sup>۱</sup> باشد، ضابطان به‌عنوان مباشر مقصر، در مقابل زیان‌دیده اعم از شخص تحت تعقیب یا سایر اشخاص، مسئول هستند.

۲- اگر فعل یادشده مستقیماً موجب حادثه زیان‌بار شده ولی همراه با تقصیر نباشد، هر چند اصولاً فاعل براساس قاعده اتلاف باید شخصاً مسئول باشد، ولی براساس حکم خاص مقرر در ماده ۱۱ قانون مسئولیت مدنی، شخصاً مسئول نیستند؛ بلکه مسئولیت بر عهده دولت خواهد بود.

۳- ولی اگر فعل ارتكابی از طرف ضابطان با واسطه موجب خسارت شود، وقتی مسئول هستند که فعل مذکور، غیر مجاز یا به تعبیر دیگر توأم با تقصیر باشد.

۴- اگر چنین فعلی همراه با تقصیر نباشد با توجه به اینکه مبنای مسئولیت در این مورد قاعده تسبیب است در چنین موردی که ضابطان فعل مجازی انجام داده‌اند که با واسطه موجب خسارت شده است؛ مانند، تعقیب و گریز متهم فراری به دلیل اینکه در چنین مواردی مبنای مسئولیت مدنی قاعده تسبیب است و شرط لازم در تسبیب تقصیر چنین مواردی مبنای مسئولیت مدنی قاعده تسبیب است و شرط لازم در تسبیب تقصیر است به علت عدم تقصیر، عهده‌دار مسئولیت نیستند. اگر علاوه بر فعل پلیس، زیان‌دیده یا شخص دیگری در حادثه زیان‌بار دخالت داشته باشد، تعیین مسئولیت با توجه به نقش هر کدام براساس قواعد مربوطه، به عمل خواهد آمد.

### مسئولیت مدنی ناشی از فعل همراه با تقصیر

#### الف - مسئولیت مدنی ناشی از گزارش خلاف واقع

تبصره واحد ماده ۵ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۸۹/۱۲/۲۴ بیان می‌دارد: «در صورتی که ثابت شود مأموران و نیز داوطلبان یادشده در ماده ۲ این قانون

---

۱. مقصود از مباشر مقصر شخصی است که فعل همراه با تقصیر او بی‌واسطه موجب خسارت به دیگری شده است، از قبیل: تیراندازی غیر مجاز.

حسب مورد، به ناحق قبض جرمه صادر کرده یا با علم و اطلاع، گزارش خلاف واقع در مورد امور مربوط به این قانون داده‌اند، ضمن جبران خسارات وارده به مجازات بزه گزارش خلاف واقع محکوم می‌شوند».

همان‌گونه که از ماده بالا برمی‌آید، قانونگذار صدور قبضه جرمه به صورت ناروا را از مصادیق گزارش خلاف واقع دانسته و این امر ضمن ایجاد مسئولیت مدنی، مسئولیت کیفری را نیز در بر دارد و برابر قوانین فرد خاطی را به سبب این عمل قابل تعقیب و مجازات می‌داند. بنابراین ضمن جبران خسارات وارده چه از بعد مادی و معنوی عمل وی قابل تعقیب انتظامی نیز خواهد بود.

همچنین در ماده ۱۷ این قانون آمده است:

«نظریه اولیه افسران کارشناس تصادف راهنمایی و رانندگی در حکم نظر کارشناس رسمی است. چنانچه به نظر قاضی رسیدگی کننده، نظر کارشناسی مبهم و یا ناقص باشد موضوع جهت رفع نقص به همان کارشناس و یا کارشناس دیگر ارجاع می‌شود و در صورت مغایرت نظر کارشناس با اوضاع و احوال مسلم قضیه و یا اعتراض موجه و مدلل اصحاب دعوی، موضوع به هیئت کارشناسی مطابق مقررات آیین دادرسی دادگاه‌های عمومی و انقلاب ارجاع خواهد شد».

با دقت نظر در بخش نخست این ماده، می‌توان گفت نظریه افسر تصادفات همانند کارشناس رسمی دارای آثاری است؛ به این صورت که اگر نظریه افسر تصادفات با توجه به اوضاع و احوال مسلم قضیه و یا اعتراض موجه و مدلل اصحاب دعوی مغایرت داشته باشد برای رسیدگی به جنبه جزایی و مدنی به مراجع قضایی صالح اعلام می‌شود و اگر پیامدهایی در بر داشته باشد منصرف به وی بوده و دارای جنبه شخصی و ضمان آور است و باید از عهده خسارات وارده برآید.

از جمع مواد ۵ و ۱۷ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی، می‌توان به این نکته اشاره کرد که در تصادفات رانندگی صدور کروکی ناروا از سوی افسر تصادفات پلیس نیز از مصادیق

فعل زیان‌بار بوده و سبب مسئولیت خواهد بود. در نظریه شماره ۷/۱۲۳۷ - ۱۳۹۰/۰۲/۲۷ اداره حقوقی قوه قضاییه در خصوص اینکه چنانچه طرفین تصادف مبادرت به صحنه‌سازی کنند و افسر کارشناس تصادفات متوجه این امر نشود و کروکی ترسیم کند مسئولیتی متوجه وی است یا خیر؟ اینچنین آمده است: «اگر افسر با امعان دقت کافی و رعایت ضوابط قانونی متوجه صحنه‌سازی طرفین نشود، مسئولیت نخواهد داشت» (روشنی، ۱۳۹۱: ۲۹۷). از مفهوم مخالف آن بر می‌آید در صورتی که دقت نظر و رعایت ضوابط قانونی از سوی افسر تصادف ملحوظ نظر قرار نگیرد، به لحاظ تخصص و حرفه دارای مسئولیت حرفه‌ای خواهد بود. در قضیه «استیدل» علیه «فرمون» دادگاه تجدیدنظر آمریکا، پلیس را محکوم به گزارش خلاف واقع در پرونده مربوطه کرد. قاضی در این پرونده این چنین استدلال کرد که مخفی کردن اصل ماجرا و امتناع پلیس از ارائه مدارک واقعه، طبق قانون اساسی نقض حقوق شهروندی (خواهان) است (فابری، ۲۰۰۹: ۴۹۴).

#### ب- مسئولیت مدنی ناشی از تعقیب و گریز

یکی دیگر از حوادث شایعی که ممکن است در اجرای مأموریت‌های پلیس راهور واقع شود، حادثه ناشی از تعقیب و گریز راننده متخلف است. در برخی مواقع پلیس به راننده‌ای (به سبب عدم رعایت قوانین راهور و نیز رانندگی حادثه‌ساز و خطرناک) فرمان توقف می‌دهد اما راننده اقدام به فرار می‌کند، در این حادثه اگر مأمور مجاز به تعقیب باشد و پس از اخطارهای لازم اقدام به چنین امری کند و به هر دلیل منجر به خسارت راننده تحت تعقیب شود، پلیس مسئول نخواهد بود. مسئولیت نداشتن مأمور در این مورد براساس قواعد عام مسئولیت مدنی قابل توجیه است؛ زیرا، تعقیب و گریز زمینه‌ساز حادثه زیان‌بار است و نقش مستقیمی در آن ندارد؛ بنابراین نقش او با عنوان سبب قابل طرح است؛ ولی با توجه به اینکه فعل انجام، غیرمجاز نیست و یکی از شرایط لازم برای سبب تقصیر است بنابراین، نمی‌توان او را به عنوان سبب، مسئول دانست. همچنین، مشمول قاعده اتلاف نمی‌شود، زیرا

در اتلاف، رابطه مستقیم با حادثه زیان‌بار لازم است. درحالی که در این مورد، فعل مأمور به صورت با واسطه یا غیرمستقیم موجب خسارت شده است. البته اگر مأمور، اقدام به تعقیب شخصی به صورت غیرمجاز کند و به این علت، موجب حادثه زیان‌بار شود، مسئول خواهد بود؛ زیرا فعل نامبرده در این صورت مشمول قاعده تسبیب می‌شود. ملاکی که در خصوص مسئولیت مأمور در این موارد می‌توان قائل شد بر این اساس استوار است که آیا نامبرده در تعقیب مجاز بوده یا خیر؟ به تعبیر دیگر، مقایسه رفتار پلیس با رفتار یک پلیس متعارف و وظیفه‌شناس در موارد مشابه. با توجه به اینکه ضابطان دادگستری به نحو مطلق مسئول اجرا و اعمال نظم نیستند، بلکه اجرای نظم توسط آنها در چارچوب قانون باید باشد به همین جهت قانون‌گذار فقط در جرایم مشهود و با دستور مقام قضایی و فرار متهم یا مجرم در حال انتقال، تعقیب پلیسی با رعایت موازین لازم را تجویز کرده است، ولی اگر اقدام به تعقیب غیرمجاز باشد؛ یعنی در موارد غیر موارد یادشده که پلیس مجاز به تعقیب نیست، اگر شخص تحت تعقیب به علت فرار و بروز حادثه، دچار صدماتی شود، پلیس ضامن است.

### ج - مسئولیت مدنی ناشی از توقیف اموال اشخاص

۱- **توقیف غیرمجاز اموال:** ماده ۶ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی بیان می‌دارد: «مأموران راهنمایی و رانندگی به جز در موارد مصرح قانونی و موارد تصادفات منجر به جرح و قتل مجاز به توقیف وسیله موتوری نیستند».

مقصود از توقیف، خارج نمودن مال از استیلاء مالک اعم از اینکه به موجب دستور مقام قضایی باشد یا در مواردی که ضابطان شخصاً و به موجب قانون از چنین اختیاری برخوردار باشند، اعم از اینکه توقیف منجر به سلب مالکیت مالک شده یا نشود. البته توقیف به معنای خاص معادل عبارت ضبط است و در این صورت، توقیف منجر به سلب مالکیت نمی‌شود. اما مصادره و توقیف مال، به‌عنوان مجازات است و منجر به سلب مالکیت می‌شود. با توجه به اینکه هیچ شخص یا مقامی اعم از مقام قضایی و ضابطان دادگستری، قادر بر زایل نمودن



سلطه اشخاص نسبت به اموال آنها هر چند به صورت موقت نیستند؛ بلکه، فقط در موارد مصرح در قانون واجد چنین اختیاری هستند. در این مورد ماده ۳۱ قانون مدنی مقرر می‌دارد: «هیچ مالی را از تصرف صاحب آن نمی‌توان بیرون کرد مگر به حکم قانون» اگر توقیف، خارج از موارد منصوص توسط قانونگذار باشد به علت غیرمجاز بودن، به‌عنوان غضب محسوب و ید ضابطان نسبت به اموال مذکور، در اصطلاح ید ضمانی خواهد بود. با توجه به اینکه در چنین مواردی متصرف در مقابل مالک، دارای مسئولیت مطلق است؛ یعنی حتی اگر خسارت ناشی از فعل غیر یا قوه قاهره باشد متصرف، مسئول خواهد بود. بنابراین، در چنین مواردی که پلیس اقدام به توقیف غیرمجاز مال شخصی می‌کند، مسئول است. به‌عنوان مثال، اگر پلیس وسیله نقلیه دیگری را در غیر مواردی که مجاز به توقیف آن است توقیف کند- هر چند آنرا تحویل پارکینگ دهد و به علت فعل غیر یا حتی حادثه قهری اتومبیل دچار خسارت شود- ضامن است. البته اگر مأمور به موجب بخشنامه و دستوری که سازمان به او داده است چنین اقدامی کند، در این صورت سازمان، مسئول خواهد بود.

مواردی که پلیس راهور اجازه متوقف کردن وسیله نقلیه را دارد در نظریه حقوقی شماره ۱۳۸۶/۷/۸-۷/۴۵۱۸ قوه قضاییه در دو فرض بدان اشاره شده است؛ اولاً تنها اگر در راستای کشف جرم و تعقیب مجرم ضروری باشد- به دستور صریح و مستقیم مقامات صالحه قضایی- مجاز است زیرا با توجه به اصل ۲۲ قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران، توقیف وسایل نقلیه بدون اینکه اتهامی متوجه آنان باشد یک نوع تعرض به حقوق ملت به‌شمار آمده و ممنوع است. در فرض دوم، در حدود قوانین و آیین‌نامه‌ها که بدان تصریح شده است اجازه توقیف وسیله نقلیه وجود دارد و خارج از مقررات قانونی مجاز نبوده و مسئولیت در پی دارد (روشنی، ۱۳۹۱: ۲۹۸).

## ۲- توقیف مجاز اموال

در صورتی که پلیس وفق موازین قانونی، اقدام به توقیف مالی کند، در این صورت مال یادشده نزد او به عنوان امانت تلقی و در اصطلاح ید نامبرده نسبت به آن امانی محسوب می‌شود و با توجه به اینکه در این مورد براساس قواعد عام، امین مسئول خسارات وارده نسبت به مال امانی نخواهد بود، مگر اینکه نسبت به آن مرتکب تقصیر که اعم از تعدی و تفریط است، شود. بنابراین، اگر پلیس وفق موازین، اقدام به توقیف مالی کند در صورتی که در حفظ و نگهداری آن مرتکب تقصیر نشود، ولی خسارتی به مال یادشده وارد شود، مسئول نیست. اگر در چنین موردی که توقیف مال مجاز است، پلیس در حفظ و نگهداری آن مرتکب تقصیر شود، به محض تعدی و تفریط ید امانی او تبدیل به ید ضمانی می‌شود و در این صورت دارای مسئولیت مطلق خواهد بود و به هر علت به مال امانی خسارت وارد شود، مسئول خواهد بود. به عنوان مثال، اگر پلیس، وسیله نقلیه فردی را در مواردی که قانون تجویز کرده یا حسب وظیفه قانونی توقیف کند و برای انتقال آن به پارکینگ، آن را در اختیار مأموری که فاقد گواهینامه است قرار دهد و وسیله نقلیه دیگری با آن تصادف کند، هر چند مهارت ناکافی راننده تأثیری در حادثه نداشته باشد، پلیس مسئولیت دارد؛ زیرا ید امانی نامبرده به علت تقصیر، تبدیل به ید ضمانی شده و موجب مسئولیت او می‌شود. در صورتی که انتقال و نگهداری خودرو با وسیله مطمئن (جرثقیل) صورت پذیرد و در حین انتقال به وسیله نقلیه خسارتی وارد آید جبران آن به عهده حمل‌کننده یا نگهدارنده است (خوش‌نشان، مردی و نصیریان، ۱۳۹۲: ۲۱۵).

### مسئولیت مدنی ناشی از فعل بدون تقصیر

در حقوق ایران، مبنای مسئولیت در این مورد، قاعده اتلاف، موضوع ماده ۳۲۸ قانون مدنی است، در موردی که پلیس بدون اینکه تقصیر داشته باشد، موجب حادثه و خسارت به دیگری می‌شود. در این موارد هر چند عموم قاعده اتلاف با عنوان هر کس، شامل مأموران پلیس نیز می‌شود، ولی با توجه به اینکه قانونگذار در مقام بیان در خصوص مسئولیت مدنی

کارمندان دولت به موجب ماده ۱۱ قانون مسئولیت مدنی آنها را در صورتی مسئول می‌داند که خسارت در نتیجه بی‌احتیاطی یا عمد آنها به بار آمده باشد؛ بنابراین، از یک طرف براساس مفهوم ماده یادشده در صورت عدم تقصیر، کارمند مسئول نیست. از طرف دیگر با توجه به ضرورت جبران خسارت زیان‌دیده و با توجه به اینکه کارمندان دولت در این مورد در مقام انجام وظیفه، عملی را انجام می‌دهند در واقع این عمل برای دولت صورت می‌گیرد؛ بنابراین، مسئولیت ناشی از آن بر عهده دولت است. هر چند به موجب قسمت اخیر ماده یادشده اگر خسارت ناشی از نقص وسائل باشد: «... هر گاه خسارت وارده مستند به عمل آنان نبوده و مربوط به نقص وسائل ادارات و مؤسسه‌های مزبور باشد در این صورت جبران خسارت بر عهده اداره و مؤسسه مربوطه است».

در زیر به دو مسئله عمده در حوادث رانندگی اشاره می‌شود؛ فقط مسئله از بُعد مسئولیت بدون تقصیر پلیس مطرح می‌شود که در آن پلیس راهور به‌طور مستقیم مرتکب تقصیر نمی‌شود و مسئولیت متوجه سازمان دیگری است؛ اما پلیس راهور به موجب قوانین و آیین‌نامه‌های شغلی، از باب ترک وظیفه (ترک فعل) مسئولیت دارد که در ادامه به آن پرداخته می‌شود.

### الف - مسئولیت بدون تقصیر پلیس راهور در تصادفات ناشی از نقص راه

تبصره ۳ ماده ۱۴ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۸۹/۱۲/۲۴ اشعار می‌دارد: «در صورتی که براساس نظر کارشناسان تصادفات، نقص راه یا وسیله نقلیه مؤثر در علت تصادفات باشد حسب مورد متصدیان ذی‌ربط، مسئول جبران خسارات وارده بوده و با آنان برابر قانون رفتار خواهد شد». از این تبصره بر می‌آید زمانی که نقص راه<sup>۱</sup> مؤثر در علت وقوع تصادف باشد سازمان‌های ذی‌ربط (حسب مورد شهرداری‌ها در شهر و وزارت راه

۱. مقصود از نقص راه، هر نوع نقص اعم از اشکال در ساخت که منجر به ریزش و سقوط تمام یا قسمتی از آن شود؛ شکل هندسی راه، وجود موانع حجیم، حفره‌ها و خرابی‌های مختلف، عدم نصب علائم هشداردهنده و عدم نصب گاردریل در موارد لازم است.

در راه‌های برون شهری) موظف به جبران خسارت هستند بدون اینکه زیان‌دیده نیاز به اثبات کوتاهی و تقصیر سازمان مربوطه در نگهداری و ایمن‌سازی و رفع نقص راه داشته باشد. به عبارتی دیگر این تبصره برای سازمان‌های ذی‌ربط برای جبران خسارت به‌طور مطلق یک نوع مسئولیت بدون تقصیر قائل شده است و برای جبران خسارت زیان‌دیده لزوم داشتن قصور و کوتاهی از طرف سازمان ملاک نبوده و این قانون در پی حمایت از زیان‌دیده برآمده است. این در حالی است که تا قبل از تصویب این قانون مسئولیت سازمان‌ها برای جبران خسارت در این قبیل تصادفات زمانی محرز می‌شد که اثبات می‌شد قصوری از طرف سازمان مربوطه در رفع نقص منجر به تصادف وجود داشته است.

در این مورد مسئولیت، متوجه اشخاص متعددی می‌شود؛ از جمله سازندگان راه‌ها؛ اگر در ساخت راه‌ها یا معابر، اصول فنی و مهندسی را رعایت نکنند و به این دلیل باعث حادثه زیان‌بار شوند، اعم از اینکه حادثه ایجابی باشد: مانند فرو ریختن پل یا قسمتی از معبر؛ یا سلبی باشد، مانند فرو ریختن پل یا ایجاد حفره‌ای در معبر و افتادن یا سقوط وسیله نقلیه یا عابری در آن؛ مسئولیت جبران خسارت ناشی آن را بر عهده دارند. همچنین، اشخاص و سازمان‌هایی که به‌عنوان محافظ راه‌ها یا معابر عام یا خاص محسوب می‌شوند: وظیفه حفاظت و مراقبت از آن را برعهده دارند، اگر در انجام وظیفه خود کوتاهی کنند، در مقابل زیان‌دیده مسئول خواهند بود. البته باید گفت که مبنای نظری مسئولیت دارنده معبر، وظیفه مراقبت از معبر است. زیرا انتظار می‌رود، دارنده یا نگهدار معبر پس از اینکه راه معبری را احداث کرد از آن مراقبت کند و نسبت به رفع موانعی که در آن، زمینه‌ساز حوادث زیان‌بار می‌شود، صرف نظر از اینکه چه عاملی آن را ایجاد کرده است، اقدام لازم را به عمل آورد. حسب مورد که وظیفه مراقبت از راه بر عهده چه دستگاه یا سازمانی است، مسئولیت آن را نیز عهده‌دار خواهد بود اعم از اینکه از ابتدا علائم لازم نصب نشده یا ابتدا نصب شده، ولی بعداً شخصی آن را تخریب کرده یا برداشته باشد.

در حقوق «کامن لا»، ایجاد موانع در راه باعنوان جرم مزاحمت قابل تعقیب است و اگر افرادی از آن مانع دچار خسارت شوند می‌توانند باعنوان شبه جرم خسارات وارده را مطالبه کنند. همچنین استفاده نامتعارف و انسداد راه نیز باعنوان مزاحمت محسوب می‌شود زیرا، راه به معنای واقعی کلمه فقط باید برای عبور و مرور استفاده شود، دیگر استفاده‌ها مانند ایستادن، نشستن یا گذاشتن موانع به‌عنوان مزاحمت تلقی می‌شود. مزاحمت در معابر و راه‌ها توسط قاضی «سیموند» چنین تعریف شده است: «هر عمل خطا یا قصور در راه یا نزدیک آن که مانع عبور آزاد، همراه با ایمنی و راحت در آن می‌شود» (هارپ وود<sup>۱</sup>، ۲۰۰۳: ۲۱۵). بنابراین آنچه در این خصوص متوجه پلیس می‌شود و برای این سازمان مسئولیت ایجاد می‌کند ترک وظیفه قانونی است که به‌موجب ماده ۲۱۲ آیین‌نامه راهنمایی و رانندگی مصوب ۱۳۸۴ به عهده پلیس راهور گذاشته شده است (مباحث تکمیلی در این زمینه در گفتار دوم این فصل اشاره می‌شود).

#### **ب - مسئولیت بدون تقصیر پلیس راهور در تصادفات ناشی از نقص فنی<sup>۲</sup> وسیله نقلیه:**

مطابق تبصره ۳ ماده ۱۴ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی، زمانی حسب مورد تولیدکنندگان و واردکنندگان وسایل نقلیه و فروشندگان و تعمیرکاران قطعات وسایل نقلیه در تصادفات ناشی از نقص وسایل نقلیه، مقصر در حادثه و مسئول جبران خسارت شناخته می‌شوند که عیب و نقص مؤثر در تصادف مطابق تعریف و توضیح یادشده از نوع عیب و نقص حادث باشد. عیب و نقص حادث، عیب و نقصی است که یا راننده از آن مطلع نبوده یا از راننده متعارف نمی‌توان انتظار اطلاع از آن را داشت؛ از قبیل عیب و نقص‌های ناگهانی مانند: پاره شدن ناگهانی لوله ترمز یا بریدن میل فرمان یا ترکیدن ناگهانی لاستیک نو. چنانچه تصادفی ناشی از عیب و نقص مستمر وسیله نقلیه روی دهد، متصرف یا مالک

.....

۲. هر نوع نقصان یا تغییر در وضعیت فنی وسیله نقلیه که موجب کاهش ضریب ایمنی در رانندگی است.

قانونی وسیله، مقصر در حادثه و مسئول جبران خسارت بوده و هیچ مسئولیتی متوجه سازندگان و واردکنندگان و فروشندگان و تعمیرکاران وسیله نقلیه نخواهد بود. عیب و نقص مستمر، عیب و نقصی است که یا راننده از آن مطلع بوده یا از راننده متعارف، انتظار اطلاع از آن را می‌رود. به‌عنوان مثال اطلاع راننده از عیبی که کنترل اولیه آن به عهده راننده است از قبیل کنترل اولیه ترمز و وضعیت لاستیک، اطلاعی نوعی و متعارف است و اگر راننده این تکلیف را انجام ندهد خطا کار تلقی می‌شود و یا با وجود اطلاع از عیب و نقص ادامه رانندگی کند، عادلانه خواهد بود که تحمل عواقب آن برعهده او گذاشته شود. اما روی صحبت زمانی است که عیب و نقص از نوع عیب و نقص حادث بوده و تولیدکنندگان خودرو رعایت ضوابط و مقررات ایمنی را نکرده باشند. به‌عنوان مثال فردی خودرویی را خریداری کرده و سبب نقص فنی باعث تصادف می‌شود، در این تصادف به‌دلیل عیب و نقص مؤثر حادث در تصادف، اشخاص (غیر از راننده)، کارخانجات و شرکت‌ها مسئولیت متوجه آنان خواهد بود. اما می‌توان به این موضوع اشاره داشت، که با توجه به ماده ۲ آیین‌نامه راهنمایی و رانندگی و نیز تبصره ۱ این ماده که تردد خودروها را قبل از شماره‌گذاری ممنوع دانسته و پلیس را موظف به جلوگیری از تردد آنان کرده است؛ شماره‌گذاری خودروها یکی از وظایف ذاتی پلیس راهور بوده که به‌موجب قانون به عهده این سازمان گذاشته شده است؛ از جمله اقداماتی که لازم است در شماره‌گذاری وسیله نقلیه صورت پذیرد، احراز برگ معاینه فنی معتبر است (در کارخانجات سازنده تاییدیه استاندارد ایمنی لحاظ می‌شود) که در صورت عدم ارائه یا تایید، امکان شماره‌گذاری خودرو وجود نخواهد داشت. بنابراین به‌موجب بند «ج» ماده ۴ آیین‌نامه راهنمایی و رانندگی، هرگاه مأمور شماره‌گذاری راهنمایی و رانندگی بدون توجه قرار دادن سلامت فنی خودرو اقدام به شماره‌گذاری کند دارای مسئولیت است. زیرا وقتی خودرویی پلاک می‌شود بدین معنی است که تأیید لازم صورت گرفته است و چنانچه منجر به حادثه‌ای شود که علت حادثه نقص و عیب از نوع عیب و نقص حادث باشد ترک وظیفه مأمور و

پلیس و نیز مسئولیت آنان قابل بررسی است که به نظر می‌رسد به سبب عدم انجام تکالیف قانونی، دارای مسئولیت باشد.

### **مسئولیت مدنی ناشی از ترک فعل**

ترک فعل به معنی ترک وظیفه‌ای است که به موجب قانون یا قرارداد یا وظیفه شغلی بر عهده شخصی است. مبنای مسئولیت ناشی از ترک فعل در حقوق ایران، قاعده تسبیب است. بنابراین عدم انجام وظایف شغلی و سازمانی که از طرف سازمان ذیربط بر عهده مأمور محول شده و نامبرده از انجام آن امتناع می‌کند، اگر منجر به خسارت شود براساس قاعده تسبیب موجب مسئولیت می‌شود. رکن اصلی تقصیر در ترک فعل، موظف بودن شخص نسبت به آن است. به عبارت دیگر اگر شخصی مکلف و موظف به انجام فعل یا وظیفه‌ای باشد و آن را ترک کند به‌عنوان تقصیر محسوب و در صورتی که ترک فعل یادشده منجر به خسارت دیگری شود، موجب مسئولیت او خواهد شد.

### **مفهوم ترک فعل**

در حقوق ایران از نظر ماهیت، تفاوتی بین فعل و ترک فعل در اینکه موجب سلب حیات از دیگری شوند، وجود ندارد، زیرا همانگونه که یک فرد می‌تواند با انجام فعل مانند تیراندازی و ضربه زدن دیگری را به قتل برساند، ترک فعل نیز می‌تواند باعث مرگ دیگری شود؛ بنابراین، چه افرادی که با ارتکاب فعل مثبت دیگری را به ضرر می‌رسانند و چه فردی که با ترک فعل موجبات ضرر و خسارت دیگری را فراهم می‌آورد، هر دو به یک نسبت حکم قانون را نادیده گرفته‌اند. با وجود عدم تصریح قانونگذار در مورد ترک فعل، به نظر می‌رسد از اطلاق تبصره ۳ ماده ۲۹۵ قانون مجازات اسلامی که در رابطه با قتل در حکم شبه عمدی است بتوان چنین استنباط کرد که در مواردی که فردی با ترک فعل باعث مرگ دیگری می‌شود، اگر مصادیق خطا در این ترک فعل او وجود داشته باشد، محکوم کردن او به ارتکاب قتل در حکم شبه عمدی ممکن است، زیرا این تبصره بطور مطلق می‌گوید: «هرگاه بر اثر بی‌احتیاطی یا بی‌مبالاتی یا عدم مهارت و عدم رعایت

مقررات مربوط به امری، قتل یا ضرب یا جرح واقع شود به نحوی که اگر آن مقررات رعایت می‌شد حادثه‌ای اتفاق نمی‌افتاد قتل یا ضرب یا جرح در حکم شبه عمد خواهد بود». تصریحی به لزوم مثبت بودن فعل متهم ندارد به همین خاطر تصور بر این است که می‌توان این تبصره را در مورد ارتکاب ترک فعل همراه با خطا اعمال کرد. پس اگر به‌عنوان مثال؛ مأمور شماره‌گذاری خودرو، مقررات فنی مربوط به شماره‌گذاری خودرو را لحاظ نکند و در نتیجه آن راننده یا خودرو حادثه تصادفی را به بار آورد و در نتیجه آن حادثه افرادی فوت شوند، به گونه‌ای که اگر مأمور آن مقررات را رعایت می‌کرد چنین حادثه‌ای رخ نمی‌داد، مسئول پرداخت دیه به اولیاء دم متوفی شناخته می‌شود.

نظریه مشورتی شماره ۷/۳۶۴۵ اداره حقوقی قوه قضائیه که در تاریخ ۱۳۶۹/۱۱/۱۶ صادر شده نیز مؤید نظر یادشده است. در قسمتی از این نظریه مشورتی چنین آمده است: «... و اگر قتل مستند به ترک کاری باشد مانند آنکه سوزن‌بان راه آهن به وظیفه خود عمل نکند یا نجات غریق محل کار خود را ترک کند و در اثر عدم انجام وظیفه و ترک محل خدمت، شخص یا اشخاص کشته و مجروح شوند، عمل ارتكابی در حکم قتل شبه عمد است»....

در حقوق انگلیس، در رابطه با ترک فعل، این قاعده وجود دارد که زمانی که برای تحقق جرمی ارتکاب فعلی از ناحیه متهم لازم است، همان جرم به وسیله ترک فعل نیز تحقق می‌یابد مشروط به اینکه متهم به موجب مقررات کیفری ملزم به انجام وظیفه‌ای باشد ولی از انجام آن خودداری کند. برخلاف برخی کشورهای اروپایی که در قوانین مصوبشان یک وظیفه عمومی را برای همه اشخاص پیش‌بینی کرده‌اند که براساس آن، باید با توجه به میزان توانایشان به فردیکه در معرض خطر جدی قرار دارند کمک کنند، مقررات کیفری انگلیس چنین وظیفه عمومی را حتی در موردی که کوچکترین خطری متوجه شخص کمک‌کننده نخواهد شد، به افراد تحمیل نمی‌کند. مثلاً یک مرد قوی که در کنار می‌ایستد و بچه‌ای را که در حال غرق شدن در یک استخر کم عمق است را تماشا می‌کند



درحالی که براحتی می‌تواند او را نجات دهد، مرتکب هیچ‌گونه جرمی نشده است، زیرا او وظیفه‌ای نسبت به نجات دادن آن بچه ندارد.

پس باید گفت که ترک فعل، فقط ترک (عدم انجام) یک فعل مثبت است که منجر به بروز نتیجه ممنوعه می‌شود.

در بسیاری از موارد ترک فعل نیز مانند فعل از مصادیق بارز تقصیر بشمار آمده است. در اینکه هرگاه شخصی با انجام فعلی از رفتار یک انسان متعارف تجاوز کند، مرتکب تقصیر شده است (مستفاد از ماده ۹۵۱ قانون مدنی) تردیدی وجود ندارد؛ اما آیا خودداری از فعل معین نیز در صورتی که برای دیگران زیان‌بار باشد، تقصیر محسوب می‌شود و ایجاد مسئولیت می‌کند؟ در پاسخ به این مسئله نظرهای مختلف و استدلال‌های متفاوتی ارائه شده است. برای روشن شدن موضوع و تبیین آن می‌توان انواع مختلف ترک فعل را به ترتیب زیر مورد مطالعه و بررسی قرار داد: ۱- ترک فعل در حین انجام عمل؛ ۲- تخلف از انجام وظیفه قانونی خاص و ۳- خودداری و امتناع محض بدون وجود تکلیف قانونی خاص. دو نوع اخیر، ترک فعل مستقل (از هر نوع فعالیت) نیز نامیده شده است (سوار، ۱۹۷۸: ۴۹).

#### ۱- ترک فعل در حین انجام عمل

در واقع این نوع فعل خود ترک فعالیت خاص از جانب شخص مسئول است که نوعی امتناع و خودداری از انجام وظیفه معین است. برای مثال راننده‌ای به هنگام رانندگی از ترمز کردن به موقع خودداری می‌کند یا پیمانکاری که چاه یا گودالی را در معبر عمومی حفر کرده است آن را بدون هرگونه علامت هشداردهنده مانند چراغ خطر یا حفاظ مناسب ترک و رها می‌کند. ظاهر این است که در این‌گونه موارد فعل ایجابی موجب اضرار دیگران می‌شود (قاسم‌زاده، ۱۳۷۸: ۴۳). برای مثال سرعت زیاد، کندن چاه، که افعال ایجابی و مثبت هستند نه ترک، سبب ورود زیان می‌شود. اما در واقع نفس سرعت زیاد یا کندن چاه هر چند که مغایر قوانین و مقررات باشد و تخلف کیفری محسوب شود، زیان‌آور نیست بلکه ترمز نکردن به موقع یا عدم نصب علامت هشداردهنده در روز و چراغ

مخصوص در شب و همچنین نصب نکردن حفاظ مناسب (ترک فعل) موجب اضرار دیگران شده است و رعایت اینها تکالیف و وظایفی هستند که خواننده (فاعل) ترک و بدین سان مرتکب اهمال و بی احتیاطی (تقصیر) شده است.

## ۲- خودداری از انجام تکلیف قانونی خاص

این ترک فعل یک نوع ترک فعل مستقل است. خودداری از انجام تکلیف قانونی خاص هنگامی پیش می‌آید که قانون، شخصی را به انجام عمل معینی مکلف کند، مانند الزام مسئولان اداره راهنمایی و رانندگی، وزارت راه و شهرداری به جانمایی و نصب تابلوی مخصوص و هشداردهنده در تقاطع راه‌ها و جاده‌ها و جاهای معین (ماده ۹۷ آیین‌نامه راهنمایی و رانندگی). در این صورت هرگاه مأمور به وظیفه قانونی خود عمل نکند در حقیقت مقصر است زیرا وظیفه‌ای را که بر عهده داشته است عمل نکرده است. منشأ این گونه تکالیف قانونی به معنای خاص کلمه، آئین‌نامه‌ها، دستورالعمل‌های معتبر و در پاره‌ای از موارد عرف و عادت خاص است (مستفاد از ماده ۹۵۲ قانون مدنی). پس هرگاه قاعده خاصی خواه به صورت قانون یا عرف وجود داشته باشد و برای کسی تکلیف و وظیفه‌ای را معین کند، آن شخص باید به وظیفه قانونی یا عرفی خویش عمل کند در غیر این صورت مرتکب تقصیر (از نوع ترک فعل) شده و در مقابل زیان‌دیده مسئول است. استنکاف مأمور یا سازمان در این گونه موارد تقصیر محسوب می‌شود. همچنان که برای او مسئولیت مدنی ایجاد می‌کند حتی ممکن است مسئولیت کیفری نیز در بر داشته باشد.

## ۳- خودداری و امتناع محض بدون وجود یک تکلیف قانونی خاص

منظور از امتناع و خودداری محض که آن نیز در یک نوع ترک فعل مستقل است، ترکی است که با فعالیت خاص و معین شخص مسئول در زمینه مسئولیت خویش مرتبط نیست و هیچ گونه تکلیف قانونی یا عرفی هم برای او وجود ندارد. در این صورت شخص خوددار به علت اینکه عملی را بدون رعایت احتیاط‌های لازم انجام داده است مورد ملامت و نكوهش قرار نمی‌گیرد زیرا از او فعلی سر نرزه است بلکه به خاطر صرف امتناع یا ترک



محض<sup>۱</sup> بدون وجود یک وظیفه قانونی، در کامن لا، به‌ندرت وجود دارد و محدود به مواردی است که ترک فعل در ضمن عمل خاصی به‌وقوع می‌پیوندد (تون و سالی، ۲۰۱۲: ۴۰). در حقوق ایران نیز، شرط لازم برای مسئولیت ناشی از ترک فعل، تقصیر است. تقصیر در این مورد وقتی محقق می‌شود که شخصی عهده‌دار وظیفه‌ای باشد و از انجام آن امتناع کند. مبنای لزوم تقصیر در مسئولیت مدنی مقررات قانونی ماده ۳۳۱ ق.م و ماده ۱ ق.م.ا است.

### مصادیق ترک فعل

برشمردن مسئولیت‌های ناشی از ترک فعل (وظیفه) راهور دارای ابعاد گوناگون و تنوع فراوان است که در این بخش تنها به مصادیقی که اهمیت آنان در حوادث رانندگی مؤثر است و سبب مسئولیت مدنی پلیس راهور است پرداخته می‌شود.

### مسئولیت مدنی ناشی از ترک وظیفه در خصوص صلاحیت رانندگان

**الف)** به‌موجب تبصره واحد ماده ۱۸۱ آیین‌نامه راهنمایی و رانندگی مصوب ۱۳۸۴ و بند ۵ ماده ۱۲ آیین‌نامه مدیریت ایمنی حمل و نقل و سوانح رانندگی مصوب ۱۳۸۷/۷/۳۰، پلیس راهور موظف به کنترل وضعیت هوشیاری رانندگان وسایل نقلیه به‌ویژه ناوگان حمل و نقل عمومی به‌صورت اتفاقی و جلوگیری آنان از ادامه رانندگی است.

ماده ۱۸۱ آیین‌نامه راهنمایی و رانندگی در این باب بیان می‌دارد: «در مواردی که مأموران راهنمایی و رانندگی و پلیس راه به وجود حالت مستی و یا حالت غیر عادی ناشی از مصرف مواد یادشده به راننده‌ای ظنین شوند، موظف‌اند وسیله نقلیه را متوقف ساخته و بلافاصله میزان الکل خون راننده و مانند آن را از طریق آزمایش‌های لازم تعیین و از رانندگی وی جلوگیری کرده و متخلف را برای تعیین تکلیف به مراجع مربوط معرفی کنند».

بند ۵ ماده ۱۲ آیین‌نامه مدیریت ایمنی حمل و نقل و سوانح رانندگی بیان می‌دارد که پلیس راهور موظف است اقدام زیر را انجام دهد: «کنترل و ثبت وضعیت هوشیاری رانندگان ناوگان حمل و نقل عمومی به صورت نمونه‌گیری اتفاقی و رانندگان درگیر تصادف (اعم از مقصر یا غیرمقصر) از طریق تست مصرف مواد مخدر و روانگردان، مشروبات الکلی و خواب‌آلودگی و مانند آن».

ب) در بند «ج» ماده ۱۰ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۸۹/۱۲/۲۴ مقرر شده است: «در صورتی که راننده بدون داشتن گواهینامه مبادرت به رانندگی کند وسیله نقلیه متوقف و راننده به مرجع قضایی معرفی می‌شود».

همانطور که از مفاد مواد بالا برمی‌آید، اگرچه پلیس در حوادث رانندگی ناشی از موارد یادشده، به‌طور مستقیم مرتکب تقصیر و زیان نیست اما، به‌عنوان سبب حادثه زیان‌باری که دیگری مباشر آن است تلقی می‌شود. به‌عنوان مثال، اگر پلیس راهنمایی و رانندگی که یکی از مهمترین وظایف قانونی آن پایش وضعیت ظاهری و مدارک و دلایل صلاحیت رانندگان بوده و در صورت مشاهده راننده فاقد صلاحیت رانندگی از جمله مستی<sup>۱</sup>، فاقد گواهینامه رانندگی و سایر مهارت‌های لازم، به‌ویژه رانندگان وسایل نقلیه عمومی، که باید از ادامه رانندگی آنها جلوگیری به‌عمل آید، وظایف خود را نادیده گرفته و ترک وظیفه کند در صورتی که چنین رانندگانی موجب حادثه زیان‌باری نسبت به اشخاص ثالث شوند، مسئولیت آن نیز متوجه پلیس (سازمان یا مأمور) خواهد بود زیرا این حادثه زیان‌بار به دو عامل یعنی پلیس به‌عنوان سبب و راننده مقصر به‌عنوان مباشر به‌نحو مستقل انتساب دارد و هر دو در مقابل زیان‌دیده دارای مسئولیت کامل هستند و در این موارد به‌صورت تضامنی مسئولیت خواهند داشت.

---

۱. باوجود اینکه حقوق کشور انگلستان در حال حاضر صرف مستی را جرم محسوب نمی‌کند ولی نه تنها رانندگی در حال مستی را قابل مجازت می‌داند بلکه مستی ناشی از مواد مخدر و دارو را نیز همانند جرم مستی، اصول حقوق یکسانی را برای آن به اجرا درمی‌آورد.

## مسئولیت مدنی ناشی از ترک وظیفه در تصادفات:

### الف) تصادفات ناشی از عملیات اجرایی در سطح راه‌ها و نقص راه

در ماده ۲۱۲ آیین‌نامه راهنمایی و رانندگی مقرر شده است: «اشخاصی که به هر عنوان روی راه‌های عمومی کار می‌کنند، موظف‌اند پیش از شروع به کار، علائم ایمنی عبور و مرور را براساس ضوابط و استانداردهای ایمنی در عملیات اجرایی راه‌ها که به تأیید مسئولان مرتبط می‌رسد، در محل نصب و همچنین لوازم کار، لباس‌های کارگران و وسایل نقلیه خود را به علائم هشداردهنده مجهز کنند. در غیر این صورت، مأموران راهنمایی و رانندگی و پلیس راه موظف‌اند از کار آنان جلوگیری به عمل آورند». یکی از دلایل وقوع سوانح مرگبار، بی‌توجهی برخی دستگاه‌ها و اشخاصی است که مبادرت به عملیات اجرایی در سطح راه‌ها می‌کنند. ایجاد مانع در سطح راه؛ انجام عملیات اجرایی در سطح راه بدون مجوز ایمن‌سازی محل؛ نصب نکردن علائم راهنمایی و رانندگی مناسب در راه‌ها؛ عدم ایمن‌سازی راه‌های خطرناک؛ نصب علائم و تجهیزات غیراستاندارد در راه‌ها؛ عدم مرمت و تسطیح راه منجر به ایجاد حادثه؛ از جمله مصادیق تخلفات حادثه‌ساز هنگام عملیات اجرایی هستند که قصور اشخاص و سازمان‌ها (مانند شهرداری‌ها، ادارات راه و ترابری، برق، آب، گاز، مخابرات یا پیمانکاران آنها) هنگام عملیات اجرایی در سطح راه‌ها و بی‌توجهی آنان به ضوابط ایمن‌سازی سبب وقوع تصادفات مرگبار می‌شود، که صدمات جبران‌ناپذیری به مردم و دولت تحمیل می‌کند. از این رو سازمان‌های یادشده مکلف‌اند ضمن اخذ مجوز از وزارت راه، برابر ماده ۲۱۱ آیین‌نامه راهنمایی و رانندگی نیز قبل از هرگونه عملیات، هماهنگی لازم را با پلیس راهور انجام دهند و محدوده کارگاهی عملیات را با نصب علائم استاندارد، ایمن‌سازی کنند. درخصوص وظیفه قانونی و مسئولیت پلیس در این زمینه باید گفت اگرچه رعایت نکردن ضوابط و مقررات ایمنی و نیز برطرف نکردن

نقص راه، به موجب آیین‌نامه راهنمایی و رانندگی مصوب ۱۳۸۴ و تبصره واحد ماده ۱۹ قانون اصلاح قانون ایمنی راه‌ها و راه‌آهن مصوب ۱۳۷۹، مسئولیت را متوجه وزارت راه و برحسب مورد پیمانکاران می‌داند، اما با توجه به:

۱- بند «۱۲» ماده ۱۲ آیین‌نامه مدیریت ایمنی حمل و نقل و سوانح رانندگی مصوب ۱۳۸۷/۷/۳۰ که بیان می‌دارد پلیس راهور موظف است معایب و نواقص تابلوها و علائم جاده‌ای را به وزارت راه اعلام کند؛

۲- به موجب بند «۱» ماده ۶ قانون ایمنی راه‌ها و راه‌آهن، که اقدام به هرگونه عملیاتی که موجب خرابی جاده شود از موارد تجاوز به حریم راه دانسته است؛ و نظر به این که وظیفه حفظ حریم راه برابر بند «۱۲» ماده ۴ قانون نیروی انتظامی، به‌عنوان یکی از وظایف ناجا، به‌عهده راهنمایی و رانندگی است؛

۳- ماده ۲۱۲ آیین‌نامه راهنمایی و رانندگی، که پلیس راهور را مکلف کرده است تا از ادامه کار اشخاص و سازمان‌هایی که بدون رعایت ضوابط ایمنی در راه‌ها، عملیات اجرایی می‌کنند، جلوگیری به‌عمل آورده و وظیفه سازمانی دارد که به‌هنگام عملیات اجرایی سازمان‌ها، برخی از اقدامات را انجام دهد؛

درمی‌یابیم که چنانچه پلیس راهور در انجام این وظایف مرتکب قصور شود، به‌سبب ترک وظیفه قانونی مسئولیت نیز متوجه (مأمور یا سازمان) پلیس خواهد بود و کوتاهی در انجام تکالیف یادشده (ترک وظیفه) چنانچه باعث حادثه رانندگی شود، به‌موجب قاعده تسبیب، ضامن جبران خسارت وارده خواهد بود. بنابراین، ضرورت دارد ضمن آشنایی مأموران پلیس با ضوابط، قوانین و مقررات و استانداردهای مربوط در این خصوص، مسئولان پلیس

---

۱. مقصود از نقص راه، هر نوع نقص اعم از اشکال در ساخت که منجر به ریزش و سقوط تمام یا قسمتی از آن شود؛ شکل هندسی راه، وجود موانع حجیم، حفره‌ها و خرابی‌های مختلف، عدم نصب علائم هشداردهنده و عدم نصب گاردریل در موارد لازم است.

راهور نیز با تشکیل کلاس‌های آموزشی نسبت به آموزش و توجیه کارکنان خود اقدام کنند.

اهم وظایف پلیس راهور به هنگام عملیات اجرایی در سطح راه‌ها بدین شرح است:  
واپایش مدارک اشخاص و دستگاه‌های مسئول که قصد انجام عملیات اجرایی در سطح راه را دارند؛

اخذ پلان ایمنی (که توسط افراد واجد شرایط تهیه شده باشد)<sup>۱</sup> در رابطه با محدوده عملیات اجرایی در سطح راه از مسئول دستگاه مربوطه؛

بازدید از محل عملیات و نظارت در خصوص مطابقت چینش علائم ایمنی با پلان ایمنی؛

چنانچه ایرادی در نصب علائم وجود نداشته، مجوز لازم برای اجرای عملیات صادر خواهد شد. در غیر این صورت به مسئول مربوطه ابلاغ می‌شود تا نسبت به رفع نواقص اقدام کند؛

چنانچه پس از صدور مجوز، معایبی در موضوع ایمن‌سازی به وجود آید تا رفع عیب، پلیس از ادامه کار عملیات اجرایی جلوگیری کند.

### ب) تصادفات ناشی از نقص فنی وسیله نقلیه

همان‌گونه که در بحث تصادفات ناشی از نقص فنی مؤثر وسیله نقلیه گفته شد، بند «پ» ماده ۱ آیین‌نامه اجرایی بندهای «الف» و «ب» ماده ۱۰ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۹۰، نقص فنی مؤثر را این‌گونه تعریف می‌کند: «نقص فنی مؤثر عبارت است از هر نوع نقصان یا تغییر در وضعیت فنی و استاندارد وسیله نقلیه که موجب کاهش ضریب ایمنی در رانندگی شده و یا احتمال ایجاد خطر یا وقوع تصادف را افزایش می‌دهد». همچنین این آیین‌نامه اجرایی برخی از نقصان وسایل نقلیه را بدین شرح برشمرد: نقص

۱. برابر با استانداردهای تعریف شده آیین‌نامه ایمنی راه‌ها (ایمنی در عملیات اجرایی)، مندرج در نشریه ۷-۲۶۷ وزارت راه و ترابری و سازمان مدیریت، ۱۳۸۴.



سامانه روشنایی، نقص در سامانه ترمزها، نقص در تجهیزات ایمنی مانند کمربند، کیسه هوا و سامانه ضد قفل ترمزها و....

منظور از عیب و نقص مؤثر و حادث آنست که یا راننده از آن مطلع نبوده یا از راننده متعارف نمی‌توان انتظار اطلاع از آن را داشت. این امر بیشتر متوجه تولیدکنندگان، قطعه‌سازان و تعمیرکاران وسایل نقلیه است که رعایت ضوابط و مقررات ایمنی را نکرده و موجب حوادث زیان‌بار و حتی مرگ‌بار می‌شوند. در صورت بروز حوادث، بنا به تشخیص کارشناس تصادفات (تبصره ۳ ماده ۱۴ ق.ر.ت.ر) مسئولیت حادثه، گریبان‌گیر آنان خواهد شد. از طرفی نیز سازمان‌هایی که ناظر بر این امر هستند، نیز می‌توانند مسئولیت داشته باشند؛ از جمله سازمان‌هایی که در جلوگیری از حوادث رانندگی - ناشی از نقص فنی - می‌توانند نقش مهمی را ایفا کنند، پلیس راهور است.

باید گفت یکی از راه‌های جلوگیری از تصادفات ناشی از نقص فنی وسایل نقلیه، شماره‌گذاری نکردن خودرو یا به اصطلاح پلاک کردن خودرو قبل از تاییدیه فنی آن است. از آنجا که به موجب قانون شماره‌گذاری وسایل نقلیه به عهده پلیس راهور است؛ از جمله اقداماتی که باید در شماره‌گذاری رعایت شود، احراز برگ معاینه فنی<sup>۱</sup> معتبر (تأییدیه استاندارد ایمنی) است که در صورت عدم ارائه یا تأیید استاندارد، امکان شماره‌گذاری وسیله نقلیه وجود نخواهد داشت.

با توجه به اینکه بند «ج» ماده ۴ آیین‌نامه راهنمایی و رانندگی، پلیس راهور را به خودداری از انجام عمل شماره‌گذاری در مورد وسایل نقلیه فاقد برگ معاینه فنی می‌کند و نیز به موجب ماده ۲ آیین‌نامه یادشده مبنی بر ممنوعیت تردد وسایل نقلیه قبل از شماره‌گذاری، و صراحت بند «الف» ماده ۱۰ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی، که مأموران راهنمایی و رانندگی را موظف به جلوگیری از تردد وسیله نقلیه دارای عیب و نقص مؤثر فنی که

---

۱. ماده ۴۴ آیین‌نامه راهنمایی و رانندگی معاینه فنی را این چنین تعریف می‌کند: «معاینه و آزمایش فنی وسایل نقلیه است از تشخیص اصالت، سلامت زیست محیطی، فنی، تجهیزاتی و ایمنی وسایل نقلیه».

احتمال ایجاد خطر یا وقوع تصادف وجود دارد، کرده است؛ می‌توان این را بیان کرد که در صورت بروز حوادث رانندگی از سوی چنین وسایل نقلیه (ناشی از نقص فنی)، پلیس راهور دارای مسئولیت است. ممکن است این مسئولیت به سبب ترک وظیفه قانونی یعنی بی‌توجهی به سلامت فنی وسیله نقلیه و اقدام به شماره‌گذاری آن از سوی مأمور راهنمایی و رانندگی باشد. زیرا وسیله نقلیه پلاک شده بدین معنی است که تأیید لازم صورت گرفته است (مستنبط از ماده ۴۴ آیین‌نامه راهنمایی و رانندگی مصوب ۱۳۸۴). بنابراین چنانچه منجر به حادثه‌ای شود که علت حادثه نقص و عیب از نوع عیب و نقص حادث باشد، ترک وظیفه (مأمور یا سازمان) پلیس مشهود بوده و به صورت تضامنی با شرکت‌ها و سازمان‌های مرتبط دارای مسئولیت هستند.

### ج) تصادفات ناشی از نقص علائم راهنمایی و رانندگی

علائم راهنمایی و رانندگی<sup>۱</sup> مانند انواع چراغ‌ها، تابلوها، خط‌کشی‌ها، نوشته‌ها، ترسیم‌ها و نیز علائم تعیین سمت عبور که باید روی راه‌ها کشیده شود، علائمی هستند که سبب هدایت رانندگان در سطح جاده‌ها و خیابان‌ها می‌شود و براساس قانون الحاق ایران به کنوانسیون عبور و مرور در جاده‌ها<sup>۲</sup> و کنوانسیون مربوط به علائم راه‌ها مصوب ۱۳۵۴ تهیه شده‌اند. ماده ۹۷ آیین‌نامه راهنمایی و رانندگی، تشخیص، انتخاب، جانمایی، نصب، ترسیم و نگهداری علائم عمودی و افقی راهنمایی و رانندگی را براساس دستورالعملی که به پیشنهاد شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور و به تصویب وزیر کشور می‌رسد، در جاده‌ها به عهده وزارت راه‌داری می‌داند؛ و برابر بند ۲۷ شرح اقدامات مندرج در ماده ۳ آیین‌نامه بهبود تردد شهری در معابر شهری و حومه مصوب ۱۳۸۸، طراحی، تهیه و نصب علائم افقی و عمودی راهنمایی و رانندگی در معابر شهری، از وظایف شهرداری است.

آنچه که مورد توجه است، در قسمت دوم ماده ۹۷ آیین‌نامه یادشده آمده است: «.. در مواقع اضطراری راهنمایی و رانندگی و پلیس راه می‌توانند خود اقدام به انتخاب نوع علائم

.....

.....

و محل استفاده و در صورت لزوم تهیه و نصب آن‌ها را به طور موقت کرده و مراتب را حسب مورد به شهرداری و یا وزارت راه و ترابری اعلام کنند». در این ماده، قانونگذار لفظ اضطرار را برای پلیس راهنمایی و رانندگی بکار برده است که لازم است موضوع کمی تبیین شود. آنچه که از اضطرار به ذهن متبادر می‌شود مفهوم آن در مباحث حقوقی است. اما از نظر لغوی اضطرار به معنای درماندگی و ناچاری است و از نظر فقهی از موارد اباحه محرمات و تحریم واجبات به شمار می‌رود؛ مگر در مورد دماء یا خون (لا تقیه فی الدماء) و به طور معمول با حالت ضرورت به شکل مترادف به کار برده شده است. بیشتر حقوق‌دانان کیفری نیز در آثار خود «اضطرار» را آن «ضرر» حتمی گویند که وقتی انسان در برابر آن قرار می‌گیرد می‌تواند دفاع کند با وجود این که ضرورت و اضطرار در معنا متفاوت‌اند؛ اما معمولاً آنها را در یک معنا به کار برده‌اند و البته عده کمی هم میان اضطرار و ضرورت قائل به تفکیک شده‌اند؛ به این ترتیب که ضرورت را یک وضعیت بیرونی و خارجی دانسته و آن را جزو علل موجهه جرم قلمداد کرده‌اند؛ اما اضطرار را یک وضعیت درونی و روانی برشمرده و آن را جزو علل رافع مسئولیت کیفری (علل شخصی عدم مسئولیت کیفری) دانسته‌اند.

با تدقیق بیشتر درمی‌یابیم که منظور قانونگذار در این ماده بیان یک وضعیت درونی و روانی و علل رافع مسئولیت کیفری برای پلیس نبوده است زیرا با فلسفه وجودی پلیس مغایرت دارد و جرمی متوجه پلیس نخواهد بود که رافع مسئولیت کیفری آن باشد؛ همانطور که در شرح وظایف پلیس راهور آمده است پلیس راهور وظیفه تأمین سلامت عبور و مرور و اجرای مقررات راهنمایی و رانندگی به منظور حفظ جان رانندگان را دارد؛ بنابراین به نظر می‌رسد منظور قانونگذار ضرورت باشد که به معنای نیاز، حاجت و چیزی است که به آن احتیاج است. زیرا ضرورت لزوم انجام امری را می‌رساند، درحالی که امکان استعمال لفظ درماندگی و ناچاری برای آن همیشه وجود ندارد. بنابراین باید گفت وقتی وجود خطر شدید یا نزدیک که جان یا مال مرتکب یا دیگری را تهدید می‌کند ضرورت

ایجاب می‌کند اقدام لازم برای حفظ جان و مال دیگری انجام گیرد و ترک این ضرورت که به سبب قانون بر عهده اشخاص گذاشته شده است ایجاد مسئولیت می‌کند.

#### د) مدیریت نکردن صحنه تصادف

یکی از عواملی که موجب می‌شود صحنه تصادف ایمن نبوده و نظریه کارشناسی به درستی صورت نگیرد، مدیریت نکردن صحنه تصادف است. برابر ماده ۸۸ آیین‌نامه راهنمایی و رانندگی مصوب ۱۳۸۴، «واحدهای راهنمایی و رانندگی و پلیس راه موظف‌اند پس از اطلاع از وقوع تصادف، در اسرع وقت نسبت به اعزام کارشناس تصادف به همراه تجهیزات و امکانات،... بر حسب نیاز اقدام کنند. کارشناس رسیدگی کننده به تصادف در صورت ضرورت بر حسب مورد برای درخواست کمک از نزدیک‌ترین واحد فوریت‌های پزشکی (اورژانس)، امداد و نجات، آتش‌نشانی، مرکز راهداری، شهرداری و یا دهداری اقدام کرده و تا پایان رسیدگی و برقراری ایمنی تردد در محل وقوع، سانحه را مدیریت کند». در این خصوص اقداماتی (حین و بعد تصادف) متوجه پلیس است که عدم توجه و رعایت آن موجب برهم خوردن صحنه تصادف یا موجب وقوع تصادفات بعدی می‌شود (خوش‌نشان، مردی و نصیریان، ۱۳۹۲: ۲۶۶-۲۶۸). همچنین تبصره «۱» ماده ۵ آیین‌نامه مدیریت ایمنی حمل و نقل و سوانح رانندگی مصوب ۱۳۸۷/۷/۳۰، فرماندهی صحنه تصادف را بر عهده پلیس راهنمایی و رانندگی ناجا گذارده و تمام گروه‌های عملیاتی دستگاه‌های مؤثر<sup>۱</sup> از جمله وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی را موظف کرده تا اقدامات خود را با هماهنگی پلیس انجام دهند.

۱. دستگاه‌های مؤثر برابر بند «۴» ماده ۱ آیین‌نامه مدیریت ایمنی حمل و نقل و سوانح رانندگی مصوب ۱۳۸۷، عبارت‌اند از: دستگاه‌های عضو کمیسیون ایمنی راه‌ها و سایر دستگاه‌های مؤثر در کاهش حوادث و تلفات حمل و نقل شامل: نیروی انتظامی، وزارت راه و ترابری، وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی، وزارت امور اقتصاد و دارایی (بیمه مرکزی ایران)، سازمان امداد و نجات جمعیت هلال احمر، سازمان پزشکی قانونی، وزارت کشور، وزارت صنایع و معادن، وزارت آموزش و پرورش، وزارت ارتباطات و فناوری اطلاعات و سازمان صدا و سیما.

آنچه که از مفاد مواد بالا برمی‌آید، مدیریت و فرماندهی صحنه تصادف از وظایف خطیر مأمور پلیس راهور بوده که در صورت ترک این وظیفه قانونی سبب ورود خسارت و زیان ناحق به دیگری به‌ویژه به هنگام تنظیم گزارش (ترسیم کروکی و نظریه کارشناسی) از سوی کارشناس تصادف می‌شود. به صراحت ماده ۱۱ قانون مسئولیت مدنی، که بیان می‌دارد: «کارمندان دولت و شهرداری و مؤسسه‌های وابسته به آنها، که به مناسبت انجام وظیفه به‌طور عمدی یا در نتیجه بی‌احتیاطی، خسارتی به اشخاص وارد کنند، شخصاً مسئول جبران خسارات وارده هستند...» و با توجه به اینکه کارمندان دولت در این ماده به‌صورت عام به کار رفته است؛ بنابراین، این مسئولیت شامل مأموران پلیس نیز می‌شود (شعاریان و جباری، ۱۳۸۹: ۲۷۸-۲۸۴). مگر اینکه خسارات وارده مستند به عمل آنان نبوده و مربوط به نقص وسایل ادارات و مؤسسه‌های مزبور باشد؛ از این رو پلیس موظف است تا پایان عملیات اجرایی و انتقال مصدومان و تهیه نظریه کارشناسی و پاک‌سازی محل تصادف و آرام‌سازی عبور و مرور خودروها به‌نحو مقتضی و نیز ایمن‌سازی محل حادثه، در محل وقوع تصادف حضور داشته و ضمن خودداری از ترک محل حادثه، دستگاه‌های ذی‌ربط را مدیریت کند و در غیر این صورت مسئول و دارای ضمان است.

البته باید اشاره کرد آنچه که در ماده ۱۱ قانون مسئولیت مدنی مورد توجه قرار گرفته است مسئولیت مبتنی بر تقصیر است؛ نه مسئولیت بدون تقصیر. مقصود از تقصیر نیز در این ماده، تقصیر شخصی کارمند است نه خطای اداری؛ و باید خساراتی را که از خطاهای شخصی کارمندان به بار آمده از ضررهای ناشی از خطای اداری آنان تفکیک کرد (غمامی، ۱۳۷۶: ۲۴). معیار چنین تفکیکی را می‌توان تکلیف اداره یا دستگاه دولتی در مراقبت دانست؛ یعنی در موردی که سازمان دولتی باید بر اعمال کارمند خود مراقبت بیشتری کند، عدم انجام این وظیفه موجب تقصیر کارمند و ایراد خسارت به دیگری شود چنین خسارتی ناشی از خطای اداره تلقی می‌شود. ولی در غیر این مورد که سازمان دولتی چنین تکلیفی ندارد خطا، قابل انتساب به کارمند است و نامبرده شخصاً مسئول خواهد بود. بنابراین اگر مأموران

نیروی انتظامی در انجام وظایف محوله بدون تقصیر، موجب ورود خسارت به دیگری شوند براساس ماده یادشده نمی‌توان برای آنها مسئولیت قائل شد.

### بحث و نتیجه‌گیری

حوادث ناشی از رانندگی وسایل نقلیه از مهمترین حوادث در جهان محسوب می‌شوند به نحوی که هر روز شاهد تصادفات و صدمات جانی و مالی مربوط به آن هستیم تا جایی که سالانه در جهان بالغ بر ۱/۲ میلیون نفر جان خود را در سوانح رانندگی از دست می‌دهند و تعداد ۵ میلیون نفر نیز مصدوم می‌شوند. نظر به اینکه پلیس راهنمایی و رانندگی ناجا (راهور) در راستای مأموریت خود مسئول نظم و سلامت عبور و مرور و همچنین اجرای مقررات راهنمایی و رانندگی در جاده‌ها و شهرها است، ملزم به انجام وظایف و تکالیفی است که - چه بسا در هنگام اجرای آنها- ممکن است خساراتی به دیگران وارد سازد.

موضوع تحقیق حاضر چالش جدی همه دولت‌ها است زیرا کوتاهی در اجرای وظیفه و اعمال زیان‌بار از سوی پلیس وجود دارد که شهروندان را ناگزیر از طرح دعوا علیه پلیس و دولت می‌کند و در بسیاری از موارد سبب تلف شدن اموال شهروندان شده و دادگاه‌ها نیز در تلاش هستند میان حقوق شهروندان از یک سو و منافع دولت از سوی دیگر توازنی برقرار کنند و عدالت را جاری سازند. با توجه به نقش و جایگاه پلیس در جامعه انتظار می‌رود که علاوه بر اجرا و اعمال قواعد عمومی مسئولیت مدنی، قواعد ویژه‌ای بر مبنای وظیفه‌ای که پلیس راهور در ارتباط با تصادفات رانندگی به عهده دارد به نوعی مسئولیت مدنی شغلی برای او لحاظ شود. با توجه به اینکه پلیس وظایف متعدد و متنوعی بر عهده دارد، بنابراین مسئولیت مدنی نامبرده نیز نسبت به سایر مشاغل از تنوع بیشتری برخوردار است؛ از این رو لازم است در این موارد، مبانی قانونی و شرایط مسئولیت مدنی یا عدم مسئولیت مدنی آن، مورد بررسی قرار گیرد. برای انجام این مهم، با توجه به اینکه از یک طرف باید مسئولیت مدنی براساس مقررات و قواعد قانونی برقرار شود و از طرف دیگر، مسئولیت مدنی بعضی از مشاغل، به صراحت در قوانین مشخص نشده، لازم است مسئولیت

مدنی این قبیل مشاغل که یکی از مهمترین آنها شغل پلیسی است، براساس قواعد موجود مسئولیت مدنی، تبیین شود.

از جمله نهادهای وابسته به سازمان پلیس، پلیس راهور است که یکی از وظایف آن، تهیه و تنظیم و اجرای طرح‌های لازم در زمینه جلوگیری و کاهش تصادفات و تخلفات، تسهیل در رفت و آمد وسایط نقلیه، آموزش رانندگان و مهندسی ترافیک است. مسئولیت مدنی پلیس راهور دارای ابعاد و گستره وسیعی است؛ از سویی ممکن است مسئولیت پلیس راهور در عرف منتسب به خود سازمان پلیس باشد و به نوعی با سازمان متبوع او ارتباط کامل داشته و در مواردی نیز احتمال مسئولیت شخصی وی مطرح باشد. درخصوص موضوع این مقاله یعنی **مسئولیت مدنی ناشی از فعل و ترک فعل پلیس** این گونه باید گفت که بی توجهی و قصور اشخاص و سازمان‌ها مانند شهرداری‌ها، ادارات راه و ترابری، برق، آب، گاز، مخابرات یا پیمانکاران آنها معمولاً منجر به وقوع تصادفات مرگباری می‌شود و صدمات جبران‌ناپذیری بر مردم و دولت تحمیل می‌کند. همان‌گونه که گذشت سازمان‌های یادشده باید قبل از هرگونه عملیات، هماهنگی لازم را با پلیس راهور انجام دهند و محدوده کارگاهی عملیات را با نصب علائم استاندارد، ایمن‌سازی کنند و برابر مواد ۲۱۱ و ۲۱۲ آیین‌نامه راهنمایی و رانندگی، که از مصادیق ترک فعل برای راهور نیز محسوب می‌شود، پلیس هم موظف شده تا از ادامه کار اشخاص و سازمان‌هایی که بدون رعایت ضوابط ایمنی در راه‌ها، عملیات اجرایی می‌کنند، جلوگیری کند. بدیهی است در غیر این صورت، پلیس نیز در کنار آن سازمان‌ها مسئولیت خواهد داشت. کارشناسان تصادفات باید قصور ناشی از انجام فعل یا ترک فعل پلیس یا مأمور پلیس را در بروز تصادفات، مشخص کنند و موظف‌اند در علت‌نامه تصادف، میزان مسئولیت آنها را تعیین و به مراجع قضایی منعکس کنند. حال در این زمینه باید در نظر داشت که:

**اول**، در کشور ما برخلاف کشورهای پیشرفته، بنا به دلایل گوناگون، شهروندان در مقابل زیان‌های وارد شده به آنان، به‌ندرت، علیه پلیس یا سازمان مربوط طرح دعوا می‌کنند که

این موضوع بیش از آنکه یک مشکل حقوقی تلقی شود، یک معضل فرهنگی ناشی از ناآگاهی بیشتر مردم به حقوق اساسی و مدنی خودشان است؛

**دوم**، چون در ایران قوانین مرتبط با موضوع وجود ندارد و رویه قضایی و موضع حقوق ایران در تحلیل مصونیت پلیس، روشن و مشخص نیست و باید از مطالعه و بررسی قواعد عمومی و مقررات نسبت به موضوع نگریست، به همین دلیل، توجه به آرای قضایی صادره در سایر کشورها، ضرورت دارد؛

**سوم**، عموم آرای صادر شده در حقوق کشورهای انگلیس و آمریکا که تبیین کننده مصونیت پلیس است، ناظر به مسئول نبودن پلیس در قبال مرگ و آسیب‌های جسمانی است. این سؤال و شبهه مطرح می‌شود که موضوع خسارت‌های جسمانی (اعم از مرگ یا صدمات دیگر جسمی) در حقوق ایران در قلمرو حقوق کیفری قرار دارد و مشمول قواعد دیات است.

بر این اساس پیشنهاد می‌شود:

۱- برای قضاوت درست و اعلام نظر قاطع، دقیق و صحیح در خصوص تصادفات رانندگی، لازم است تیم کارشناسی متشکل از یک نفر کارشناس راهنمایی و رانندگی، یک نفر کارشناس فنی راه‌سازی و یک نفر کارشناس فنی خودرو در صحنه حاضر شوند تا سهم سازمان‌ها مشخص شود.

۲- نظر به اینکه دعاوی مسئولیت مدنی مبتنی به تقصیر اداری مأموران ناشی از قصور در انجام وظیفه و خسارت ناشی از تقصیر مثبت (انجام فعل) و تقصیر منفی (ترک فعل و ترک وظیفه) در قوانین کیفری شکلی یا ماهوی نظامی، قواعد یا مقرره‌ای وجود ندارد و بیشتر در دادگاه‌های عمومی صورت می‌پذیرد، رسیدگی به آنها برابر قواعد آیین دادرسی دادگاه‌های عمومی و انقلاب در امور مدنی ۱۳۷۹، مستلزم رعایت تشریفات آیین دادرسی است؛ از این رو پیشنهاد می‌شود دادگاه‌های تخصصی حوادث



رانندگی، که صلاحیت رسیدگی به مسئولیت کیفری و مدنی ناشی از آن را داشته باشند، ایجاد شود.

۳- علاوه بر جبران ضرر و زیان مادی در تصادفات، افزایش مسئولیت‌پذیری سازمان‌ها و نهادهایی که در تصادفات مقصر شناخته می‌شوند باعث می‌شود نسبت به جبران ضرر معنوی از طریق اعمال ماده ۱۰ قانون مسئولیت مدنی مصوب ۱۳۳۹ توسط محاکم قضایی اقدام شود.

۴- هنگامی که اسباب متعدد در وقوع یک تصادف دخیل باشند، براساس تبصره ۳ ماده ۱۴ نحوه تقسیم مسئولیت نامشخص است. بنابراین آیین‌نامه‌ای اجرایی توسط پلیس راهنمایی و رانندگی برای رفع این مشکل به دولت ارائه شود.

۵- برای افزایش مهارت و دانش کارشناسان در سرفصل‌های آموزش در دانشگاه علوم انتظامی امین و مجتمع آموزشی پلیس راهنمایی و رانندگی، مطالبی مرتبط با مسئولیت مدنی پلیس راهور گنجانده شود.

۶- در مشخص کردن سهم مسئولیت سازمان‌های مرتبط و چگونگی توزیع تقسیم مسئولیت مدنی قوانینی تدوین شود.

۷- رسانه‌های جمعی به آموزش و آشنا کردن افراد جامعه در شناخت حقوق خود در این رابطه اهتمام ورزند.

۸- مسائل حقوقی مسئولیت مدنی به پلیس، بازنگری و شفاف‌سازی قوانین مربوط به پلیس در حوزه راهور از طریق مجلس شورای اسلامی تفهیم شود.

۹- از فناوری‌های نوین (سامانه پردازش تصویر، حسگرهای پیشرفته، سامانه‌های هوشمند حمل و نقل) به‌منظور تشخیص سریع و قاطع وقایع ترافیکی استفاده شود.

۱۰- مبنای ترک فعل دراصل تسبیب است و با توجه به اینکه در تقصیر اداری، سازمان و در تقصیر شخصی، مستخدمان دارای مسئولیت هستند، تحقیق درخصوص بررسی

مسئولیت تضامنی مأمور پلیس و سازمان پلیس و شیوه جبران خسارت به زیان‌دیده ضرورت دارد.

۱۱- آشنایی کارکنان پلیس با مصادیق مسئولیت مدنی پلیس و لزوم جبران خسارت زیان‌دیده در اثر اقدامات آنان و تقلیل حوادث افعال زیان‌بار و در نتیجه دقت بیشتر مأموران در انجام مأموریت‌ها و ارائه راهکارهای مناسب برای کاهش مسئولیت مدنی پلیس، ضرورت یک تحقیق مستقل و جامع در خصوص این سازمان را ایجاب می‌کند.

## منابع

- خوش‌نشان، محمود؛ مردی، صفر و نصیریان، فتح‌اله (۱۳۹۲). راهور. تهران: انتشارات معاونت آموزش ناجا.
- روشنی، غلامرضا (۱۳۹۱). قوانین و مقرراتی که یک کارشناس تصادفات باید با آنها آشنا باشد. تهران: نشر روشنی.
- ره‌پیک، حسن (۱۳۸۹). حقوق مسئولیت مدنی و جبران‌ها. تهران: انتشارات خرسندی.
- ره‌پیک، سیامک (۱۳۷۹). خسارت عدم النفع، نظریات و مقررات. مجله دیدگاه‌های حقوقی. شماره‌های ۲۰ و ۱۹.
- سوار، محمد وحیدالدین (۱۹۷۸م). شرح القانون المدنی: النظریه العامه للالتزام. مصر: دمشق.
- شاهرخ شهرکی، عبدالکریم (۱۳۹۰). تأثیر مستی بر مسئولیت کیفری در حقوق ایران و انگلستان. تهران: انتشارات نگاه بینه.
- شعاریان، ابراهیم و جباری، منصور (۱۳۸۹). مسئولیت مدنی پلیس. تبریز: نشر فروش.
- غمامی، مجید (۱۳۷۶). مسئولیت مدنی دولت نسبت به کارکنان خود. تهران: نشر دادگستر.
- غمامی، مجید (۱۳۸۳). قابلیت پیش‌بینی ضرر در مسئولیت مدنی. تهران: نشر سهامی انتشار.
- قاسم‌زاده، سیدمرتضی (۱۳۷۸). مسئولیت مدنی ناشی از ترک فعل. مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی. شماره ۴۴.
- قاسم‌زاده، سیدمرتضی (۱۳۸۶). الزام‌ها و مسئولیت مدنی بدون قرارداد. تهران: نشر میزان.

مرادی، مراد و کاظمی، سعید (۱۳۹۲). بررسی تصادفات رانندگی و مسئولیت اشخاص و سازمانها در جبران خسارت مطابق با تبصره ۳ ماده ۱۴ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۸۹. یازدهمین کنفرانس بین‌المللی مهندسی حمل و نقل و ترافیک. .

ملک‌زاده، سلیمان (۱۳۸۹). مسئولیت مدنی مبتنی بر تقصیر پلیس. پایان‌نامه کارشناسی ارشد حقوق خصوصی دانشگاه تهران. .

نبیل ابراهیم، سعد (۱۴۱۹ ق.). النظریه العامه للالتزامات. بیروت: دارالنهضة العربیه. .



پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی  
پرتال جامع علوم انسانی



پرویشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی  
پرتال جامع علوم انسانی