

چالش‌های قانونی مسئولیت مدنی ناشی از ایجاد اخلاق در تردد در معابر عمومی

سجاد رسولی جزی،* اردوان ارژنگ** و عباس کلانتری خلیل‌آباد***

نوع مقاله: پژوهشی	تاریخ دریافت: ۱۴۰۱/۰۸/۱۸	تاریخ پذیرش: ۱۴۰۲/۰۵/۱۷	شماره صفحه: ۱۰۵-۱۳۱
-------------------	--------------------------	-------------------------	---------------------

بر اساس متون قانونی متعدد همچون ماده (۵۵) قانون شهرداری‌ها، وزارت راه و شهرسازی، سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای، شهرداری و پلیس راهنمایی و رانندگی برای توسعه معابر موظف به اقدام‌های مختلف شده و از امتیازات خاصی مثل معافیت از ضمان امور حاکمیتی برخوردارند. از سوی دیگر آمار حوادث مالی و جانی در جاده‌ها و آرای صادره محاکم قضایی به ضرر نهادهای مذکور بیانگر چالش‌های تقنینی و حقوقی حل‌نشده‌ای بوده که در اثر آن نه تنها نظم و امنیت اجتماعی تأمین نمی‌شود بلکه به دلیل سوءاستفاده از خلأها و مزایای تقنینی، ارتکاب جرائم یا تخلفات و ترک فعل، خساراتی را به دنبال داشته است که هر کدام آسیب‌های حقوقی و اجتماعی دارد. سؤال این است که چالش‌های ناشی از نقص و ناکارآمدی قوانین مرتبط با نهادهای متولی ایمنی و توسعه معابر و راهکارهای حل آن چیست؟ ابهام و پراکندگی قوانین، ضمانت اجرای ناکارآمد و عدم پیش‌بینی نظارت مکفی، بخشی از خلأهای قانونی بوده که پیامدهایی همچون افزایش تخلفات و ترک فعل در جهت توسعه معابر، گسترش مفاسد و افزونی آمار پرونده‌های دعاوی مربوطه، تضییع اموال بیت‌المال، سردرگمی رانندگان و از بین رفتن نظم و امنیت اجتماعی را به همراه داشته است که در این مقاله با روش توصیفی-تحلیلی با استمداد از رویه دادگاه‌ها، قواعد مسئولیت مدنی و اصول حکمرانی خوب از قبیل مسئولیت‌پذیری و لزوم پاسخگویی، سازوکار مطالبه جبران خسارات وارده از این نهادها تبیین می‌شود.

کلیدواژه‌ها: حقوق حمل‌ونقل؛ مسئولیت مدنی؛ متولیان حمل‌ونقل عمومی؛ ممنوعیت تردد در معابر

* دانش‌آموخته دکتری حقوق خصوصی، دانشکده الهیات و معارف اسلامی، دانشگاه میبد، میبد، ایران؛
Email: sajjad75jaze@gmail.com

** استاد گروه الهیات، دانشکده ادبیات و علوم انسانی، دانشگاه یاسوج، یاسوج، ایران (نویسنده مسئول)؛
Email: Arzhang@yu.ac.ir

*** استاد گروه فقه و مبانی حقوق اسلامی، دانشکده الهیات و معارف اسلامی، دانشگاه میبد، میبد، ایران؛
Email: abkalanitari@meybod.ac.ir

فصلنامه مجلس و راهبرد، سال سی و یکم، شماره یکصد و نوزدهم، پاییز ۱۴۰۳

doi: 10.22034/MR-2023.5591.5306

مقدمه

تردد در معابر عمومی به‌عنوان یکی از حقوق اساسی شهروندان در متون حقوقی کشور ما دارای ضوابط مشخصی است و اگرچه برخی از اشخاص به تأمین و رفع و دفع موانع اعمال این حق مکلف شده‌اند؛ اما به‌طور مشخص ضمانت اجرای این تکالیف در متون قانونی یافت نمی‌شود. مثلاً در ماده (۵۵) قانون شهرداری‌ها بدون ذکر ضمانت اجرایی، شهرداری به ایجاد خیابان و توسعه معابر مکلف شده و براساس تبصره «۱» همان ماده به جلوگیری از سد معبر عمومی موظف است. مسئله این است که اگر نهادهای مسئول همچون وزارت راه و شهرسازی و شهرداری تخلف و ترک فعل کنند یا نه تنها با سد معبر مقابله نکنند؛ بلکه به ایجاد اختلال در تردد در معابر عمومی اقدام کنند و باعث ایراد خسارت به شهروندان شوند با چه سازوکاری می‌توان از هرکدام مطالبه جبران خسارت کرد و درواقع چالش‌ها و راهکارهای تقنینی مسئولیت مدنی نهادهای مذکور در جهت تسریع و تسهیل تردد در معابر عمومی چیست؟

درواقع این پژوهش به دنبال آن است تا بخشی از چالش‌های تقنینی همچون خلأهای قانونی از قبیل ابهام و پراکندگی قوانین، ضمانت اجرای ناکارآمد و عدم پیش‌بینی نظارت مکفی که دارای پیامدهایی همچون افزایش تخلفات و ترک فعل در جهت توسعه معابر، گسترش مفاسد و فزونی آمار پرونده‌های دعاوی مربوطه، تضییع اموال بیت‌المال، سردرگمی رانندگان و از بین رفتن نظم و امنیت اجتماعی است را با استمداد از قواعدی همچون لاضرر، حرمت سد طریق مسلمین، تضمین حق و اصل حکمرانی خوب تحلیل کند و راهکارهایی را برای کاهش خسارات مربوطه ارائه دهد. بنابراین باید در مرحله اول، مفاهیم پرکاربرد از قبیل ضرر، اختلال در تردد و متولیان ایمنی معابر را تبیین کرد و در ادامه خلأهای قانونی، چالش‌های اجرایی و محدودیت‌های قضایی مدلل شده و سپس با بررسی آرا و رویه محاکم بدوی و

عالی، مستندات مسئولیت مدنی ناشی از اخلاص در تردها را به تفصیل تحلیل کرد. یکی از کاربردهای این پژوهش آن است که با تبیین ضمانت اجرای مناسب قبل از وقوع بحران‌هایی مثل بارش برف سنگین یا بهمن، شهرداری‌ها و نهادهای مسئول به آماده‌سازی معابر و شریان‌های اصلی اقدام کرده تا به موقع خسارات جانی و مالی وارده بر اثر اخلاص در تردهای شهروندان، دفع و رفع شود.

۱. متولیان ایمنی معابر

متولیان راه‌ها همه اشخاص حقیقی و حقوقی دولتی یا عمومی غیردولتی و خصوصی هستند که به جهت ارائه خدمات عمومی به‌عنوان یکی از اصول حکمرانی^۱، راه‌های مختلف در سطح کشور، تحت سلطه و تصرف آنهاست و به موجب تعهدات و تکالیف قانونی همچون مواد ۲۱۱ الی ۲۱۴ آیین‌نامه راهنمایی و رانندگی، حق هرگونه اقدام و نظارت دارند.^۲ در کشور ما اشخاص مختلفی نظیر وزارت راه و شهرسازی، شهرداری، وزارت جهاد کشاورزی، دهیاری و مالک راه خصوصی و پلیس راهنمایی و رانندگی، به ایجاد اداره مراقبت و نگهداری از راه‌ها و رفع و دفع سد معابر مکلف شده‌اند.^۳ تکلیف به ایمنی عملیات اجرایی و بهسازی راه‌ها و کناره‌های جاده‌ها،

۱. برای اطلاعات بیشتر در مورد این اصل نک. رضایی‌زاده و کاظمی، ۱۳۹۱: ۴۶-۲۳.

۲. در خصوص توضیحات بیشتر در جهت تعهدات حکومت در ابعاد اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی نک. اسماعیلی و امینی‌پزوه، ۱۳۹۵: ۹۴-۶۹.

۳. به‌عنوان مثال بند «۱۲» ماده (۱۲) آیین‌نامه مدیریت ایمنی حمل‌ونقل و سوانح رانندگی مصوب سال ۱۳۸۷، پلیس راهور را موظف کرده تا معایب و نواقص جاده‌ای را به وزارت راه اعلام کند. همچنین در بند «۱۶» ماده (۲) و بندهای «۱» و «۲» ماده (۳) آیین‌نامه مدیریت ایمنی حمل‌ونقل و سوانح رانندگی مصوب سال ۱۳۸۷، وزارت کشور مکلف شده است که ایمنی عبور و مرور را در محل‌ها، کارگاه‌های اجرای عملیات عمرانی و دیگر نقاط حادثه‌خیز از طریق شهرداری انجام دهد. بند «۱۴» ماده (۵۵) قانون شهرداری‌ها نیز شهرداری را به اتخاذ تدابیر و اقدام لازم برای رفع خطر از بناها و دیوارهای شکسته و خطرناک واقع در معابر عمومی و کوچه‌ها و اماکن عمومی و دالان‌های عمومی و خصوصی و پر کردن و پوشاندن چاه‌ها و چاله‌های واقع در معابر و جلوگیری از گذاشتن هر نوع اشیاء در بالکن‌ها و ایوان‌های مشرف و مجاور به معابر عمومی و دودکش‌های ساختمان‌ها که باعث زحمت و خسارت ساکنان شهرها باشد، مکلف کرده است.

تکلیف به نصب علائم هشداردهنده در راه بندها و ایستگاه‌های بازدید نیروی انتظامی، تکلیف به نصب ابزارهای کنترل عبور و مرور استاندارد، تکلیف به نصب حفاظ‌های مربوط به افراد پیاده، تکلیف به نصب ضربه‌گیر و حفاظ در محل‌های مناسب، تکلیف به تأمین فاصله دید و آشکارسازی و ممانعت از نصب تابلوهای تبلیغاتی در کنار راه و غیره بخشی از تکالیف نهادهای مذکور است (سلیمانی بآبادادی و پیرهادی، ۱۳۹۴: ۱۰۳-۵۷). مسئله این است که اگر نهادهای مذکور در تعهدات خود مرتکب تقصیر و ترک فعل شوند و در اثر آن خسارات مادی یا معنوی به بار آید با چه سازوکاری و علیه کدام نهادها می‌توان طرح دعوای خسارت کرد؟ پیش از پاسخ به این پرسش و ضمن تبیین مفهوم ضرر باید به آسیب‌شناسی تعهدات تقنینی و ترک‌فعل‌های هر کدام از آنها پردازیم.

۲. مفهوم ضرر

ضرر، مقابل نفع عبارت است از ورود نقصان در مال، جان یا آبرو (مؤسسه دائره‌المعارف فقه اسلامی، ۱۳۸۷: ۵، ۱۴۱). اهل لغت به علت استعمالات مختلف این کلمه، معانی مختلفی را ذکر کرده‌اند که این اختلاف به فقه نیز سرایت کرده است (موسوی بجنوردی، ۱۳۷۷، ج ۱: ۲۱۴). به‌عنوان مثال برخی آن را به‌معنای نقص در حق و اعیان یا عمل ناپسند نسبت به یک شخص می‌گیرند (محقق داماد، ۱۳۹۱، ج ۱: ۱۳۸). آنچه در این تحقیق اهمیت دارد این است که هرگونه نقصانی در اموال اشخاص یا تلف و تزییع منافع مسلم و قطعی‌الحصول محقق شود یا از سوی متولیان ایمنی معابر، خدش‌های به سلامت و جان یک شخص وارد شود، ضرر محقق شده است.^۱ در رویه قضایی و حقوق خصوصی به معنی از بین رفتن مال یا به‌دلیل فوت شدن منفعتی

۱. برای توضیحات بیشتر نک. کاتوزیان، ۱۳۹۱: ۲۴۴.

چالش‌های قانونی مسئولیت مدنی ناشی از ایجاد اخلاق در تردد در معابر عمومی ————— ۱۰۹

آمده است که از نقض تعهد حاصل می‌شود (غمامی، ۱۳۸۴: ۲۷۶-۲۶۱). برای شناخت و تشخیص وقوع ضرر باید به قضاوت عرف مراجعه کرد (نیک‌فرجام، ۱۳۹۲: ۱۲۵).^۱ بررسی‌های میدانی صورت گرفته از اقدام‌های متولیان ساخت، ایمنی و محافظت معابر، بیانگر وجود چالش‌های حل نشده‌ای است که در برخی از مواقع ایراد خسارات جانی و مالی اشخاص را به دنبال داشته است. مثلاً به دلیل شیوع ویروس کرونا یا ناامنی‌های درون‌شهری، برخی از متولیان بدون اطلاع‌رسانی لازم به شهروندان، به ایجاد سد معبر و ممنوعیت تردد در برخی از معابر عمومی اقدام کرده‌اند؛ این اقدام‌ها علاوه بر آنکه موجب ایراد ضرر جانی و مالی به برخی از اشخاص شده، در ایجاد وقفه و تأخیر در ایفای به‌موقع تعهدات اقسار مختلف همچون تردد پزشکان جراح به مقصد بیمارستان‌ها، عبور سربازان وظیفه به مقصد پادگان‌ها و محل خدمت خود، تردد وکلا برای جلسات رسیدگی حضوری دادگاه‌ها شده است. از این رو به نظر می‌رسد از باب عدم نفع نیز بتوان مطالبه خسارت را تحلیل کرد^۲ (احمدی و ذکائیان، ۱۳۹۲: ۳۲ و ۱۱). جلوگیری از ایراد ضرر به شهروندان در ماده (۶) آیین‌نامه راهنمایی و رانندگی مصوب ۱۳۸۴ نیز مورد تصریح قانونگذار قرار گرفته است.^۳

۳. مفهوم اخلاق برای تردد در معابر عمومی

اخلاق برای تردد در معابر عمومی، هر اقدامی است که باعث مزاحمت و ممانعت شهروندان از تردد در معابر شود یا حق عبور و مرور در مسیرها را هر چند کوتاه‌مدت،

۱. برخی از علما عدم نفع یا تقویت منفعتی را ضرر تلقی می‌کنند که عرفاً خسارت محسوب شود (نک. نراقی، ق ۱۴۰۸، ج ۱: ۵۷).

۲. برای اطلاع بیشتر از میانی مطالبه خسارت عدم نفع نک. پورامینی ۱۳۸۳: ۸۰-۷۶.

۳. ماده ۶- «ریختن شیشه، بطری، میخ، سیم، حلبی، مایعات لزج و چرب، نخاله‌های ساختمانی و زباله، مصالح ساختمانی، شستشوی وسایل نقلیه، ایجاد موانع و به‌طور کلی هر عملی که باعث سد راه و ایجاد خطر و انحراف وسایل نقلیه از مسیر حرکت باشد بر روی راه‌ها، شانه جاده‌ها و حریم قانونی آنها ممنوع است».

برایشان مختل کند.^۱ دامنه مفهومی لفظ محدودیت وسیع تر از مفهوم ممنوعیت است؛ چراکه نسبت منطقی بین این دو مفهوم، عموم و خصوص مطلق و شمولیت بیشتر مفهوم محدودیت است. محدودیت در تردها گاهی با وضع مصوبات و طرح‌هایی ازسوی مسئولان تقنینی است و گاهی با اقدام‌های اجرایی برای تعمیر بخشی از راه‌ها یا جاگذاری و انتقال لوله‌های آب و فاضلاب در معابر؛ در برخی موارد نیز برای تشخیص مصادیق تقصیر و خطای رانندگان یا حفظ صحنه تصادفات، موقتاً تردد در معابر محدود می‌شود.^۲ طرح‌های محدودکننده تردد، همه مصوبات و تصمیمات قطعی نهادهای حاکمیتی در حوزه حمل‌ونقل عمومی و تردد در معابری است که به ممنوعیت تردهای برون‌شهری و حتی رفت‌وآمدهای معمول شهروندان منجر شود. علاوه بر آن، می‌تواند نوع روابط اجتماعی و زندگی شهری را نیز در برخی مواقع به چالش کشاند. مثلاً تصمیمات شورای ترافیک برخی استان‌ها در ایجاد محدوده زمانی برای تردد یا پارک خودروهای با پلاک زوج و فرد در برخی مسیرهای شهری، با اخذ جریمه و توقیف از تردد خودروهای متخلف جلوگیری می‌کند؛ یا ستاد ملی مقابله با بیماری کرونا برای کنترل و کاهش تلفات جانی مقرر می‌دارد در شهرهای پرجمعیت، تردد خودروهای با پلاک غیربومی، ممنوع و یا رفت‌وآمد خودروهای بومی دارای محدودیت‌های زمانی است. اعمال این‌گونه طرح‌ها به‌نحو عام و بدون در نظر گرفتن موقعیت‌ها و شرایط خاص یک منطقه یا شهر، می‌تواند به ایراد ضرر و ضمان خسارت‌های ناشی از آن نیز منجر شود. اکنون پرسش این است که اگر وضع تصمیم و مصوبات، موجب اخلال در تردد معابر نشود، بلکه اجرای ناقص مصوبات یا

۱. آیین‌نامه اجرایی قانون مقررات تردد وسایل نقلیه خارجی مصوب ۱۳۷۳/۴/۱۲ مقرر می‌دارد: «منظور از ایمن‌سازی جاده‌ها، هر نوع فعالیتی است که موجب افزایش ضریب ایمنی و کاهش تصادفات جاده‌ای می‌شود».

۲. قاضی سیموند مزاحمت در معابر را چنین تعریف کرده است: هر عمل خطا یا قصور در راه که مانع عبور و مرور آزاد، توأم با ایمنی در آن می‌شود. مثلاً برقرار کردن تئاتر، ایستادن و تماشا کردن مراسم تشییع جنازه، استفاده از کامیون نامتعارف در شب و پارک کردن نامتعارف وسیله نقلیه در راه‌ها (Vivienne Harpwood, 2006: 215).

سهل‌انگاری در اجرای به‌موقع آن منجر به ضرر شود، چه کسی و با چه سازوکاری مسئول است؟ به‌عنوان پاسخ در ادامه تشریح خواهد شد که مقام اجراکننده به‌جهت مباشرت و مقام تقنین به‌عنوان تسبیب در ایراد خسارات احتمالی و ضمانت اجرای مصوبات، ممکن است در برابر زیان‌دیدگان مسئول شناخته شوند.

۴. تفکیک اقدام‌های حاکمیتی و تصدی‌گری

امور حاکمیتی را به آن دسته از اموری گویند که تحقق آن موجب اقتدار و حاکمیت کشور شده و منافع آن همه اقشار جامعه را شامل می‌شود و در جهت تضمین منافع عمومی و استقرار عدالت و اقتدار ملی است.^۱ طبق بند «ل» ماده (۸) قانون مدیریت خدمات کشوری مصوب سال ۱۳۸۶، امور زیربنایی و اقتصادی همچون تصدی در امور حمل‌ونقل و طرح‌های مربوط به ارتباطات و راه‌ها از مصادیق بارز امور حاکمیتی هستند. اما اقدام‌های تصدی‌گری اعمالی هستند که مشابه اعمال سایر افراد انجام می‌گیرد و در آنها نشانی از اعمال اقتدار عمومی و حاکمیت دیده نمی‌شود بلکه در اموری همچون اجتماعی، اقتصادی یا در اثر تصدی‌گری و مشارکت مستقیم و یا وضع مقررات مداخله می‌کند (رسولی جزی، ۱۳۹۸: ۱۲۲). انجام تعهدات ناشی از قراردادهای پیمانکاری اشخاص حقیقی و حقوقی خصوصی برای ساخت، تعمیر یا تعریض راه‌ها را می‌توان بخشی از امور غیرحاکمیتی دانست؛ چراکه در بسیاری از کشورها دولت به‌تنهایی برای رفع نیاز روزافزون خدمات عمومی همچون حمل‌ونقل قادر نیست و نسبت به بخش خصوصی در عرضه این خدمات کارایی لازم را در جهت کاهش هزینه‌ها و افزایش بهره‌وری ندارد (شهبازی غیائی و بیگدلی، ۱۳۹۰: ۲۸، ۱۸۷). همچنین اگرچه بیشتر فعالیت‌های حمل‌ونقل جاده‌ای کشور ما

۱. نک. مواد (۸، ۱۰ و ۱۱) قانون مدیریت خدمات کشوری مصوب سال ۱۳۸۶.

از طریق بخش خصوصی انجام می‌شود؛^۱ اما سیاست‌گذاری، مدیریت بر حمل‌ونقل، نگهداری راه‌ها و بهره‌برداری از حمل‌ونقل جاده‌ای برعهده سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای است.^۲

درواقع دولت‌ها سعی دارند امور حاکمیتی همچون ارائه خدمات حمل‌ونقل را خصوصاً در بخش‌های ریلی و جاده‌ای با قیمت پایین‌تر و با تصدی و مدیریت خود به مردم ارائه کنند. البته تصدی‌گری دولت در بخش حمل‌ونقل اعم از هوایی، دریایی و زمینی، حضور بخش خصوصی را در امور حمل‌ونقل با چالش‌های اساسی مواجه کرده است.^۳ علاوه بر آن، ماده (۱۱) قانون مسئولیت مدنی تنها با ذکر سه شرط «برحسب ضرورت اقدام شده باشد، برای تأمین منافع اجتماعی باشد و طبق قانون عمل شده باشد و آنگاه ضرر و زیانی رخ دهد» دولت را از مسئولیت مدنی معاف کرده است؛^۴ یعنی قانونگذار در بین اعمال حاکمیتی هم هیچ تفکیکی قائل نشده و در همه اقسام این امور صرف‌نظر از میزان تأثیرگذاری دولت و آسیب‌پذیری اقشار گوناگون، تنها با ذکر چند شرط آن را از مسئولیت معاف کرده است. چنین برداشتی از اطلاق و عمومیت ماده مورد بحث که در ابهام و اجمال آن مؤثر بوده ناشی شده است. همین امر باب سوء استفاده از شروط این ماده را در جهت پوشش تقصیرها و خطاها گشوده است.

۱. نک. مواد ۱۳ الی ۱۵ قانون مدیریت خدمات کشوری مصوب سال ۱۳۸۶.

۲. برخی از نهادها و سازمان‌های دولتی که به امور حاکمیتی اقدام می‌کنند عبارتند از: سازمان بنادر و دریانوردی، شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران، شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، شورای عالی هماهنگی ترابری و غیره.

۳. برای اطلاع از چالش‌ها همچون دخالت‌های انحصارگرایانه دولت نک. شهبازی غیائی و بیگدلی، ۱۳۹۰: ۲۸ و ۲۰۱.

۴. تبصره ماده (۲۰) قانون مجازات اسلامی نیز مقرر می‌دارد: مجازات موضوع این ماده، در مورد اشخاص حقوقی دولتی و یا عمومی غیردولتی در مواردی که اعمال حاکمیت می‌کنند، اعمال نمی‌شود.

۵. خلأهای قانونی

نواقص، سکوت، اهمال، اجمال، فقدان ضمانت‌اجراهای کارا، تعارض یا فرسودگی قوانین و مقررات متعددی نظیر قانون شهرداری مصوب سال ۱۳۳۴، قانون مسئولیت مدنی مصوب سال ۱۳۳۹ (ایجاد و رفع و دفع ضمان در عموم اقدام‌های حاکمیتی)، آیین‌نامه راهنمایی و رانندگی مصوب سال ۱۳۸۴، آیین‌نامه مدیریت ایمنی حمل‌ونقل و سوانح رانندگی مصوب سال ۱۳۸۸، قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب سال ۱۳۸۹ که برای نهادهای مختلف ایجاد تکلیف کرده و دائماً متناسب با توسعه شهرها و استان‌ها در حال افزایش بوده‌اند نمونه‌ای از این موارد است. درحالی‌که کاستی‌های مذکور نه تنها به تأمین حقوق شهروندی و مراد قانونگذار منجر نشده بلکه در برخی موارد باعث ایجاد اختلاف‌نظر کارشناسان تصادفات و سردرگمی مسئولان و رانندگان و درنهایت تضييع حقوق عمومی شهروندان شده است (غلامی و همکاران، ۱۳۹۵: ۱۳۲). قانونگذار با تصویب قوانین جدیدتر سعی کرده ناکارآمدی قوانین سابق را جبران کند اما این موضوع باعث پراکندگی قوانین و سردرگمی بیشتر متولیان ایمنی و محافظت راه‌ها شده و فسادهای مالی و اداری را به‌وجود آورده است (نادری و همکاران، ۱۳۹۲: ۵).

فقدان سازمان واحد برای کنترل معابر شهری و برون‌شهری، نبود تعامل لازم بین دستگاه‌های حاکمیتی جهت تعریض خیابان‌ها و کوچه‌های شهری، عدم پیش‌بینی منابع مالی مورد نیاز برای مناسب‌سازی معابر، شفاف نبودن هزینه‌های ترمیم معابر و راه‌ها برای شهروندان، افزایش تخلفات، ترک‌فعل‌ها و جرائم نهادهای مسئول، عدم نظارت و بازرسی‌های مستمر از اجرای طرح‌های محدودیت تردد و وظایف محول شده به نهادهای عمومی غیردولتی بخشی از چالش‌های قانونی هستند. بررسی‌های میدانی نشان داده که هر کدام از نهادهای مسئول با چالش‌ها و محدودیت‌های اجرایی

نیز مواجه‌اند؛ مثلاً شهرداری‌های شهرستانی با مشکل ناهمگونی تکالیف با منابع مالی و بازخورد آن در آرای دیوان عدالت اداری روبه‌رو بوده‌اند^۱ و در اثر کمبود درآمدهای ثابت، نه‌تنها وظایف عمرانی و نظارتی، رفاهی و خدماتی خود را ترک کرده؛ بلکه در مواردی سعی داشته‌اند از طرق غیرقانونی تعهداتشان را ایفا کنند (همان، ۱۳۹۲: ۱۰-۱۲).^۲ چالش‌های ناشی از خلأهای قانونی، اشتباه‌ها و تقلب‌های مهندسی در نقشه‌کشی برای تعریض خیابان‌ها یا رفع و دفع سد معابر شهری، عدم راه‌اندازی سامانه‌های تعاملی شفاف بین دستگاه‌های حاکمیتی و مرتبط، فقدان تعریف درآمدهای پایدار برای شهرداری‌های شهرستانی در مقایسه با شهرداری‌های مراکز استان، ناکارآمدی سیستم نظارتی و بازرسی در بین نهادهای مسئول، عدم فرهنگ‌سازی و آموزش نامناسب، نبود یا کمبود سازوکارهای قانونی برای برخورد با متخلفان و رفتارهای بازدارنده عادلانه‌ای که هم به‌نفع شهر و هم شهرداری و سازمان راهداری و پلیس راهور باشد، تبعات حقوقی بسیاری دارد.

۶. محدودیت‌های قضایی

عدم تقنین ضمانت اجرای کارآمد برای ایفای تعهدات متولیان معابر، تعدد قوانین و مقررات، تعیین نهادهای مختلف برای ساخت، توسعه، نگهداری و تأمین معابر، باعث شده برخلاف اوامر قانونی مثل ماده (۵۵) قانون شهرداری‌ها، محدودیت‌های قضایی مثل اطلاع دادرسی، اختلاف‌نظر کارشناسان رسمی دادگستری‌ها و تشتت آرای محاکم

۱. نک. رأی هیئت عمومی دیوان عدالت اداری به شماره دادنامه ۱۴۰۰۹۹۷۰۹۰۵۸۱۲۱۴۴ مورخ ۱۴۰۰/۷/۲۰ با موضوع: ابطال تبصره «۲» ذیل تعرفه شماره ۲ از تعرفه بهای خدمات سال ۱۳۹۷ شهرداری شهرضا و دادنامه مورخ ۱۴۰۰/۱۲/۱۷ شماره ۳۲۷۸ هیئت عمومی دیوان عدالت اداری با موضوع ابطال ردیف‌های هفت و هشت ماده (۳۵) تعرفه عوارض و بهای خدمات سال ۱۴۰۰ شورای اسلامی شهر اراک.

۲. علی نوذری‌پور، معاون امور شهرداری‌های سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور، مصاحبه با خبرگزاری دانشجویان ایران (ایسنا) مورخ ۱۱ بهمن ۱۳۹۲، به نقل از خبرگزاری ایسنا به نشانی: <https://www.isna.ir/news/921111.7194>.

قضایی شکل گیرد و آمار پرونده‌های حوادث و تلفات جانی و مالی رانندگی در دادگاه‌ها افزایش یابد.^۱ وضعیت به‌گونه‌ای است که در برخی معابر به‌دلیل مشکلات ساختاری و عدم تعریض، تصادفات جانی و جرحی زیادی ایجاد شده است (فرهانی، ۱۳۸۴: ۷۳). مقصود از محدودیت‌های قضایی، فعل و ترک فعل مسئولان قضایی است که با هرگونه سهل‌انگاری یا تقصیر در انجام وظایف می‌توانند به‌طور مستقیم یا غیرمستقیم باعث تأخیر در انجام تعهدات قانونی یا قراردادی نهادهای متولی معابر هم شوند (دهقانی فیروزآبادی و روشن، ۱۳۹۳: ۷۱). همچنین ناکارآمدی قوانین نظارتی و عدم ضمانت اجرای جزایی یا حقوقی مناسب که در موارد مختلفی منعکس یافته (رحیمی‌نژاد و غفاری، ۱۳۹۶: ۳۴۵)؛ می‌تواند بخشی از محدودیت‌ها باشد.

۷. بررسی آراء، رویه و شکایات از شهرداری

براساس ماده (۲) قانون تشکیل سازمان بازرسی کل کشور، مرجع صالح برای رسیدگی به شکایت از نهادهای متولی معابر برحسب موضوع تخلف، جرم، ترک فعل، فساد یا تقصیر؛ محاکم عمومی دادگستری، دادرسی کیفری محل وقوع جرم، هیئت عمومی و شعبات دیوان عدالت اداری، سازمان بازرسی کل کشور هستند. البته رأی وحدت رویه دیوان عالی کشور نیز مرجع صالح رسیدگی به حل اختلاف‌های مربوط به توسعه، اصلاح یا احداث خیابان و میدان یا سایر نیازمندی‌های اداره شهر را هیئت سه نفری مذکور در ماده (۱۴) قانون اصلاح توسعه معابر مصوب ۱۳۲۰/۴/۱ دانسته است.^۲ نواقص قانونی خصوصاً در جهت مقررہ گذاری لازم برای جلوگیری از رفتارهای

۱. در پرونده کلاسه ۹۰۰/۹۹۵ شعبه یازدهم دادرسی عمومی و انقلاب اهواز، درخصوص تصادف مورخ ۱۳۹۰/۵/۲۷ در جاده قلعه خواجه به لالی (حد فاصل روستای بنه حیدر تلوک)، اختلاف‌نظرها و نقص‌های کارشناسان رسمی مشهود است (برای اطلاعات بیشتر و تحلیل نظرهای کارشناسان این پرونده نک. سلیمانی بآبادادی و بیرهادی، ۱۳۹۴: ۹۵).
۲. براساس ماده (۱۴) قانون اصلاح توسعه معابر مصوب ۱۳۲۰، هیئت سه نفره مذکور مرکب است از یک نفر نماینده شهرداری، یک نفر دادرس از طرف وزارت دادگستری و یک نفر از طرف وزارت کشور و رأی هیئت به اکثریت قاطع

مجرمانه یا تخلف از اجرای تعهدات و تکالیف متعدد شهرداری‌ها، آرا و احکام دادگاه‌ها را نیز تحت تأثیر قرار داده^۱ و افزایش پرونده‌های قضایی را دوچندان کرده است.^۲ به‌عنوان نمونه برخی از نواقص ماده (۵۵) قانون شهرداری‌ها که در ایجاد حادثه حریق و تخریب ساختمان پلاسکو تهران نیز تأثیر گذار بوده به‌خوبی توسط سخنگوی قوه قضائیه تشریح شده است.^۳ البته باید گفت اگرچه برخی از شهرداری‌ها تلاش کرده‌اند تا بسیاری از خلأهای قانونی و چالش‌های اجرایی خود را با نظریات مشورتی اداره کل حقوقی قوه قضائیه جبران کنند؛^۴ اما از یک‌طرف آرای صادره محاکم مبنی بر رفع و دفع سد معابر عمومی تأکید دارند^۵ و از طرف دیگر مطالعه پرونده‌های شکایات مطروحه علیه شهرداری تهران و مصوبات جلسات علنی شورای شهر تهران نشان می‌دهد در سال‌های مختلف تخلفات و جرائم متعددی در راستای عمل به وظایف گوناگون این نهاد شکل گرفته که اگر برطرف نشوند، آثار و پیامدهای آن همچنان ادامه خواهد داشت.^۶

و غیرقابل واخواهی خواهد بود. برای اطلاعات بیشتر نک. رأی وحدت رویه دیوان عالی کشور با موضوع مرجع حل اختلافات مربوط به توسعه معابر، شماره ۲۱۱۱ مورخ ۱۳۳۵/۱۰/۱۰.

۱. رجوع شود به رأی هیئت عمومی دیوان عدالت اداری شماره ۱۴۵ الی ۱۴۷ مورخ ۱۳۹۶/۰۲/۲۶ یا ابطال بند ۳۰ - ۱۶ صفحه ۵۲ و بند ۹ صفحه ۲۷ ضوابط و مقررات طرح تفصیلی یکپارچه شهر تهران مصوب ۱۳۹۰/۱۲/۱ کمیسیون ماده (۵) شورای عالی شهرسازی و معماری ایران به موجب رأی شماره ۶۲۸ مورخ ۱۳۹۶/۰۷/۰۴ هیئت عمومی دیوان عدالت اداری.

۲. می‌توان گفت خلأهای قانونی، شورای اسلامی شهر تهران را بر آن داشته تا مصوبه مورخ ۱۴۰۱/۰۱/۱۵ با موضوع الزام شهرداری به رفع سد معبر ساختمانی غیرمجاز و ایمن‌سازی حصار کارگاهی را تصویب کنند. لازم به ذکر است تبصره «۱» ماده (۳) مصوبه مذکور به موجب دادنامه شماره ۳۲۱ مورخ ۱۴۰۱/۰۲/۲۰ هیئت عمومی دیوان عدالت اداری در پرونده ۰۰۰۱۷۳۰ از تاریخ تصویب باطل شده است.

۳. نک. سایت: <https://www.isna.ir/news/95110301903>.

۴. رجوع شود به نظریه شماره ۲۶۷۸/۹۵/۷ مورخ ۱۳۹۵/۱۰/۱۹ و نظریه شماره ۲۷۳۱/۹۵/۷ مورخ ۱۳۹۵/۱۰/۲۵ اداره کل حقوقی قوه قضائیه.

۵. در دادنامه شماره ۹۲۰۹۹۷۰۹۰۳۰۰۷۷۵ شعبه ۳۰ دیوان عدالت اداری مورخ ۱۳۹۲/۰۳/۱۸ بر تکلیف شهرداری به جلوگیری و رفع موانع از جمله جمع‌آوری دکه‌های مطبوعاتی تأکید شده است. همچنین رجوع شود به دادنامه شماره ۹۱۱۲۹۲ شعبه ۱۰۰۵ دادگاه عمومی جزایی تهران مورخ ۱۳۹۱/۱۱/۱۴.

۶. این موضوع را رئیس کمیسیون حمل‌ونقل شورای شهر تهران، ری و تجریش مورد تأکید قرار داد و سازمان بازرسی

رویه دادگاه‌ها در رسیدگی به شکایات علیه شهرداری‌ها خصوصاً در محاکم قضایی تهران بیانگر این واقعیت است که وقوع حوادث جانی و مالی، تصریح به ارتکاب تقصیر یا ترک فعل شهرداری و متولیان ایمنی معابر و راه‌ها در نظرات کارشناسان رسمی دادگستری یا صدور احکام قطعی دادگاه‌ها مبنی بر قصور در انجام وظایف مربوطه، روند تعریض خیابان‌ها و رفع اخلاص در ترددها و نقاط حادثه‌خیز معابر درون‌شهری و برون‌شهری را سرعت بخشیده و نه تنها باعث شده تا از بحران‌های مخرب‌تر در برخی مواقع خاص نظیر شیوع ویروس کرونا یا بارش برف و بهمن جلوگیری شود بلکه آمار تخلفات و جرائم رانندگی را نیز تحت تأثیر قرار داده است (افندی‌زاده و فرج‌الهی، ۱۴۰۲: ۷۴، ۳۰).^۱ در دعاوی تصادفات یا ایراد خسارت نیز برخی محاکم بدوی با استناد به ماده (۱۱) قانون مسئولیت مدنی مصوب ۱۳۳۹ و ماده (۱۹) قانون ایمنی راه‌ها و راه‌آهن حکم به مسئولیت دولت یا مؤسسه عمومی غیردولتی برای جبران خسارات وارده داده^۲ و برخی از محاکم عالی، خطای اداری یا تقصیر شخصی کارمند یا مأمور دولت و شهرداری را مبنای مسئولیت مدنی دانسته و او را به جبران خسارات وارده، مکلف می‌دانند.^۳ علاوه بر آن تفاسیر و برداشتهای متفاوتی از ماده (۱۱) قانون مسئولیت مدنی شده که مورد انتقاد بسیاری از پژوهشگران قرار گرفته است.^۴

کل کشور نیز گزارش‌های متعددی از تخلفات و جرائم صورت گرفته در مجموعه شهرداری تهران به شهرداری و شورا ارسال کرده است. برای اطلاعات بیشتر رجوع شود به سایت: <https://www.khordad.news/fa/news/246964>.

۱. برای نمونه می‌توان به طرح سامان‌دهی دست‌فروشان پایتخت اشاره کرد. رجوع شود به موضوع ساماندهی روزانه ۲۴۰۰ دستفروش در پایتخت، سایت: <https://www.afkarnews.com>، کد خبر: ۶۶۶۵۹۱.

۲. دادنامه شماره ۴۴۴ و ۴۴۵ شعبه سوم دادگاه حقوقی قزوین مورخ ۱۳۸۴/۵/۲.

۳. رأی اصراری هیئت عمومی دیوان عالی کشور (زرگوش، ۱۳۸۹: ۱۳۸).

۴. نک. آرای شعبه ۳ دیوان عالی کشور و هیئت عمومی دیوان عالی کشور مورخ ۱۳۶۸/۰۹/۱۴ با رأی شماره ۱۰۴ (شریعتی و موسوی، ۱۳۹۳: ۲۸۷-۲۷۴).

۸. مستندات مسئولیت مدنی ناشی از اخلال در تردد

۸-۱. قاعده لاضرر

قاعده لاضرر که به معنی نفی هرگونه ضرر و اضرار در اسلام است (مشکینی، ۱۳۷۱: ۲۰۳)؛ هر امر زیان‌آور ازسوی اشخاص حقوق خصوصی و عمومی را دربرگرفته و منتفی می‌داند. خواه امور حاکمیتی و خواه غیر آن یا تصدی‌گری (ارژنگ و رسولی‌جزی، ۱۳۹۸: ۱۱). به‌عنوان نمونه اگر در اثر تخلفات نهادهای مسئول به شخصی ضرر مالی برسد، یا به هر روشی سبب آزار شهروندان شود، ممنوع و مذموم است. قاعده مذکور که مستند به حدیث «لاضرر و لااضرار فی الاسلام» (کلینی، ۱۳۶۶، باب ضرار) است، در مقام بیان حکم تعبدی صرف نیست؛ بلکه یک قاعده عقلایی است که برای اجرای عدالت اجتماعی و رفع هرگونه ظلم و تجاوز دلالت و کاربرد دارد (موسوی خمینی، ۱۳۸۷: ۱۴۳؛ نراقی، ق ۱۴۰۸: ۳۲۰). قاعده لاضرر به قول برخی مشهورالدلاله است (تنکابنی، ق ۱۳۸۵، ج ۲: ۷۰۷). بنابراین اگر اقدام‌های متولیان ایمنی معابر همچون شهرداری به هر دلیلی به ایراد زیان منجر شود، طبق این قاعده باید شهرداری یا همه نهادها در قبال اعمال خود پاسخگو باشند؛ هرچند زمان حاکمیت و مسئولیت فاعل فعل زیان‌آور منقضی شده باشد؛ خصوصاً اگر در اثر سهل‌انگاری در انجام وظایف عام‌المنفعه باشد. البته به‌طور کلی باید مسئولیت ناشی از به‌کارگیری کارمندان و نمایندگان ناکارآمد و اقدام‌های زیان‌بارشان را در هر سه حوزه تقنینی، قضایی و اجرایی به میزان ایراد ضرر و به تفکیک بررسی کرد و همچنین در برخی موارد به صورت تضامنی به رفع ضرر و جبران خسارت‌های ناشی از اقدام‌های زیان‌بار مکلف دانست.

۸-۲. قاعده حرمت تعدی به طریق مسلمین

روایت‌هایی را می‌توان یافت که هر کدام مفاد قاعده مذکور را گسترش داده‌اند؛ مثلاً در روایتی، از نماز خواندن در ده موضع نهی شده است و از آن جمله مَسَانُ الطَّرِيقِ است؛ یعنی وسط و میانه راه رفت و آمد مردم (حر عاملی، ق ۱۴۰۹، ج ۳: ۴۲۲). در خصوص مفاد قاعده، باید گفت حرمت و ممنوعیت راه‌بندان و سد طریق در شرع اسلام، حکم اولیه است و هرگاه تردد در برخی معابر، مستلزم خطرات جانی و مالی برای مسلمین باشد، وجوب ممنوعیت تردد در آن معابر، حکم ثانویه خواهد بود. به همین دلیل، پلیس راهنمایی و رانندگی در برخی از مسیرهای خطرناک با علائم ایمنی و تابلوهای هشداردهنده رانندگان را مطلع می‌کند. همان‌طور که برداشتن موانع موجود در مسیرها بر دولت واجب است، ایجاد امنیت جانی و مالی شهروندان نیز ضرورت دارد. بنابراین در برخی از مواقع خاص مثل شیوع بیماری‌های مسری و خطرناک یا مواقع تعمیر راه‌ها، در صورت لزوم می‌تواند با تصویب و اعمال طرح‌های محدودکننده از تردد در معابر عمومی ممانعت کند تا سلامت و امنیت جانی شهروندان تأمین شود. تبصره «۱» از بند «۲» ماده (۵۵) قانون شهرداری، بر همین اساس شهرداری را مکلف کرده تا از اقدام‌هایی از این دست جلوگیری و در رفع موانع موجود و آزاد کردن معابر و اماکن مذکور فوق اقدام کند؛ بنابراین مأموران شهرداری به‌موجب قانون می‌توانند در مواردی که دست‌فروشی منتهی به سد معبر و اشغال پیاده‌روها و استفاده غیرمجاز از پارک‌ها می‌شود، از آن ممانعت و معبر را آزاد کنند.

۸-۳. قواعد اتلاف و تسبیب

این دو قاعده در فقه شیعه، از موجبات ضمان قهری و بین جمیع فرق مسلمین مقبول است (محقق داماد، ۱۳۹۱، ج ۱: ۱۱۷). به‌موجب قاعده اتلاف که برگرفته از سخن مشهور «من أتلف مال الغير فهو ضامن» است (نجفی، ۱۳۶۳، ج ۳۷: ۶۰)، هرگاه

متولیان مربوطه مستقیماً به زیان شهروندان اقدام‌هایی را انجام دهند که به تضییع اموال منجر شود، ضامن استرداد آن خواهند بود. به موجب قاعده تسبیب نیز وقتی شخصی با انجام فعلی مثبت یا ترک فعل، مسبب ایراد خسارت به دیگران واقع شود، تحت عنوان سبب، ضامن خسارات وارده خواهد بود. در بحث ما اغلب خسارات وارده این‌گونه هستند؛ اگرچه در مسئولیت مدنی بر مبنای قواعد عام، ضمان مثل قاعده تسبیب ممکن است گفته شود که زیان‌دیده باید تقصیر دارنده را ثابت کند یا بنا به نظر اقوا در حقوق ایران قابلیت استناد عرفی زیان به محافظ راه کافی تلقی شود (سلیمانی‌بابادادی و پیرهادی، ۱۳۹۴: ۹۸)؛ اما بر مبنای مقرر قانونگذار در تبصره «۳» ماده (۱۴) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی، زیان‌دیده به اثبات تقصیر نیاز ندارد و محافظ راه مسئول است و در صورتی که سبب از اسباب معافیت مسئولیت مثل قوه قهریه مطرح شود؛ محافظ راه باید این امر را اثبات کند. البته ضمان ناشی از فعل غیر، خلاف اصل است، اما وجود برخی مصالح اجتماعی و حقوقی، چالش‌های آن را موجه می‌سازد (کاتوزیان، ۱۳۶۹: ۲۲۶). پذیرش مسئولیت مدنی کارگزاران و نمایندگان خویش در ایراد زیان به افراد جامعه از سوی سنت معاشرت و اعمال اقتدار پیامبران و ائمه (علیهم‌السلام) امری انکارناپذیر است (یزدانیان، ۱۳۹۱: ۳۶). این نوع مسئولیت تحت عنوان مسئولیت مدنی شخص آمر نیز مطرح شده و دارای فروض مختلفی همچون تعدد اسباب طولی و عرضی، تعدد سبب و مباشر، تعدد مباشران و غیره است که طرح آنها یاری رساله‌های علمی دیگری را می‌طلبد (عباسلو، ۱۳۹۴: ۶۷).

از بررسی‌های میدانی به عمل آمده در معابر شهر گزبرخوار اصفهان و شهرستان میبد یزد مشخص شد که برخی از نهادها از قبیل اداره آب و فاضلاب یا اداره گاز برای خدمات‌رسانی به برخی از شهروندان به تخریب آسفالت کوچه‌ها و خیابان‌ها اقدام کرده و پس از اتمام کار، بدون آسفالت معابر و با سهل‌انگاری در انجام وظایف، گودال

و دست‌اندازهای نامناسب ایجاد شده است. علاوه بر اینکه در ایجاد تصادفات مسبب شناخته می‌شوند، در ایراد خسارات جانی نیز ضامن هستند.^۱ به‌طور خلاصه باید گفت مبنای مسئولیت مدنی سازمان‌های نگهدارنده معابر مثل سازندگان راه‌ها، براساس قاعده تسبیب است و مبنای مسئولیت دارندگان معابر علاوه بر قاعده مذکور، وظیفه مراقبت از معبر است (رستمی، صادقی و سلیمانی، ۱۳۹۳: ۳۸۰)؛ زیرا طبق تبصره «۳» ماده (۱۴) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی و ماده (۱۹) قانون ایمنی راه‌ها، انتظار می‌رود دارندگان یا نگهدارنده معبر پس از احداث آن، مراقبت‌های لازم و رفع موانع حادثه‌ساز را به‌عمل آورند. گفتنی است مبنای مسئولیت مدنی ایجادکنندگان موانع در معابر، سبب اقوی از مباشر است که این موضوع در حقوق کامن‌لا نیز تحت عنوان جرم مزاحمت قابل تعقیب است که در فرض تعدد اسباب سازمان‌های نگهدارنده و ایجادکنندگان موانع در برابر زیان‌دیدگان متضامناً مسئول هستند (عباسلو، ۱۳۹۴: ۸۹).

۴-۸. نظریه فرض تقصیر

مطابق این نظریه زیان‌دیده تنها باید ورود خسارت و رابطه سببیت بین فعل فاعل و ایراد خسارت را ثابت کرده تا بتوان فاعل را مسئول دانست (صفایی و رحیمی، ۱۳۹۲: ۷۶-۶۸). به‌موجب این مبنا اگر در اثر اقدام‌ها یا ترک فعل‌های مسئولان خسارت وارد آید، این اشخاص مسئولیت مدنی دارند. با اعمال این نظریه، بسیاری از اشخاص تمام امکاناتی را که در اختیار دارند به‌کار خواهند گرفت یا حداقل اقدام‌ها و پیش‌بینی‌های لازم را برای دفع و رفع این مخاطرات پرآسیب به‌عمل آورند. نمونه‌هایی دیگر از این مبنا را در برخی دیگر از متون قانونی کشور می‌توان یافت.^۲ مثلاً تبصره «۳» ماده

۱. درخصوص تعدد فروض و دخالت اسباب و مباشران متعدد در ایجاد خسارات جانی و مالی و تقسیم مسئولیت هرکدام از آنها در برابر زیان‌دیدگان و شیوه‌های جبران خسارات وارده (نک. رسولی جزی، ۱۳۹۸: ۴۶ و ۱۳۲).

۲. ماده (۱۲) قانون مسئولیت مدنی (مسئولیت مدنی کارفرما در قبال اقدام‌های زیانی کارگر) همچنین ماده (۱) قانون بیمه اجباری وسایل نقلیه موتوری مصوب ۱۳۴۷ که به موجب این قانون و نظریه فرض تقصیر، زیان‌دیده هم حق

(۱۴) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۸۹،^۱ برای متولیان و محافظان راه‌ها مسئولیت مدنی محض را در نظر گرفته است. به موجب این تبصره، هرگاه نقص راه‌ها در وقوع تصادفات مؤثر باشد؛ نهادهای ذی‌ربط به جبران خسارت مکلفاند و لازم نیست زیان‌دیدگان سهل‌انگاری یا تقصیر نهادهای مربوطه در ایمن‌سازی، نگهداری و رفع نقص و سد معبر را اثبات کنند (هاشمی، ۱۳۹۶: ۷۷). به همین دلیل برخی معتقدند که این امر تحول اساسی در نظام مسئولیت مدنی دارندگان و محافظان معابر محسوب می‌شود (سلیمانی بآدادی و پیرهادی، ۱۳۹۴: ۹۹).

البته برخی دیگر (نک. شکرلبان، ۱۳۹۵: ۱۲۷) معتقدند مسئولیت متصدیان ایمنی راه براساس نظریه تقصیر است (فرهانی و خاکی، ۱۳۹۹: ۱۴۷). اما به عقیده ما حتی اگر مسئولان راه‌ها و معابر ثابت کنند که مرتکب هیچ‌گونه تقصیری نشده یا اوضاع و احوال حادثه برای آنها ناشناخته است، نمی‌توانند از مسئولیت معاف شوند؛ زیرا قانونگذار به طور مطلق و محض عیب و نقص را موجب مسئولیت می‌داند و حتی در صورتی که محافظ ثابت کند زمان و فرصت کافی برای اقدام‌های احتیاطی نداشته است، از مسئولیت معاف نخواهد شد.

۹. اصول حکمرانی

اصول حکمرانی مثل انتظار مشروع، تضمین حق، مسئولیت‌پذیری و لزوم پاسخگویی به تأمین و تضمین حقوق زیان‌دیده‌ها و اقشار آسیب‌پذیر از سوی مسئولان حکومتی ارتباط بیشتری دارد؛ یعنی هیچ شخصی حق ندارد حقوق، آرامش و سلامتی

← مراجعه به راننده به جهت مباشرت در ایراد ضرر را داشت و هم به موجب این ماده و نظریه، حق مراجعه به دارنده؛ یعنی دارنده بدون تقصیر و راننده را در قبال زیان‌دیده دارای مسئولیت می‌دانست (نک. خزائی، ۱۳۳۹).
 ۱. تبصره «۳» ماده (۱۴) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی: «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».

افراد را در محیط‌های اجتماعی به خطر اندازد و هر شخص حق دارد که در محیط اجتماعی خود ایمن زندگی کند (درخشه، ۱۳۹۷: ۲۵). به همین دلیل به محض اینکه حقوق اجتماعی افراد از بین رفت و زبانی وارد شد، عامل زیان، ملزم به جبران است و مسئولیت مدنی دارد (کاتوزیان، ۱۳۷۷: ۱۵۹). این نظریه مبنای تشخیص مسئولیت مدنی را دنباله‌رو عوامل اجتماعی، فرهنگی، عرف و اصول بدیهی هر جامعه می‌داند. براساس اصل ارائه خدمات عمومی (نک. رستمی و رشیدی، ۱۳۹۶: ۱۵۷)، دولت به تأمین حقوق عمومی مکلف شده و به همین منظور عدم مناسب‌سازی فضاها و اماکن عمومی برای تردد معلولان می‌تواند به طرح دعوای مسئولیت مدنی علیه دولت منجر شود (غلامعلی‌زاده کجو و راشکی، ۱۳۹۹: ۸۱). این عوامل در دوران معاصر همراه با پیشرفت جوامع انسانی، مسئله‌سازتر شده است؛ چراکه تحولات اجتماعی و فرهنگی دنیای کنونی ایجاب می‌کند نهادها حتی با وجود قوه قهریه نیز افراد عضو خود را در مقابل حوادث و خطرهای جانی و مالی حمایت کنند (رسولی جزی، ۱۳۹۸: ۸۸)؛ یعنی مسئولی که وظایفش را در خصوص تصویب و اعمال طرح‌های ترافیکی به‌درستی انجام نمی‌دهد همانند غاصب فرض می‌شود که به اموال و حقوق دیگران تجاوز کرده و ضامن اقدام‌ها یا ترک فعل‌های زیان‌بار خویش خواهد بود. تکرار حوادث مالی و جانی در محورهای حادثه‌ساز یا تشکیل ترافیک‌های سنگین در معابر کم عرض می‌تواند بخشی از تقصیر یا ترک فعل‌ها باشد. از سوی دیگر پاسخگویی و مسئولیت‌پذیری دستگاه‌های حاکمیتی به‌عنوان یکی از اصول حکمرانی شایسته^۱ ذیل ماده (۹۰) قانون مدیریت خدمات کشوری تشریح شده (میدری و خیرخواهان، ۱۳۸۳: ۴۹۸) و در دو بعد ایجابی و سلبی ظهور یافته (هداوند و مشهدی، ۱۳۸۹:

۱. مسئولیت‌پذیری در برابر شهروندان و پاسخگویی در برابر دستگاه مربوطه و نهادهای نظارتی دو مورد پیش‌بینی شده در ماده (۹۰) قانون مذکور و اصل (۵۵) قانون اساسی هم می‌باشد (نک. فاضلی‌نژاد و همکاران، ۱۴۰۰). برای اطلاعات بیشتر از تأمین حقوق شهروندان به‌عنوان تکلیف سنگین حکومت (نک. زنجانی و حیدرنژاد، ۱۳۹۸: ۶۰).

(۳۱۸) و کارآمدترین ابزار تأمین‌کننده حقوق شهروندان، از سوی نهادهای حاکمیتی است (هداوند و کاظمی، ۱۳۹۲: ۷۹).^۱ در واقع همان‌طور که برداشتن موانع از معابر، تعریض و فراهم آوردن دسترسی بهتر شهروندان به جاده‌ها و مسیرها بر ولی یا دولت واجب است (بهجت فومنی، ۱۴۲۸، ج ۴: ۳ و ۱۷۲)، جلوگیری از ایراد ضررهایی که امکان ایجاد شرایط بحرانی برای عامه شهروندان را دارند، برعهده دولت است و طبعاً باید تمهیدها، اقدام‌ها یا پیش‌بینی‌ها و رفتارهای به‌موقع را برای مقابله با این آسیب‌ها به‌عمل آورد.

۱۰. جمع‌بندی و نتیجه‌گیری

ماده (۵۵) قانون شهرداری‌ها و مواد ۲۱۱ الی ۲۱۴ آیین‌نامه راهنمایی و رانندگی و آیین‌نامه مدیریت ایمنی حمل‌ونقل و سوانح رانندگی مصوب ۱۳۸۷ نهادهای وزارت راه و شهرسازی، شهرداری‌ها و پلیس راهور را به تأمین معابر مناسب مکلف کرده است. نقص‌ها و فرسودگی هریک از آن قوانین به‌جهت فقدان ضمانت اجرا و تعیین نهاد نظارتی برای تعهدات، به ایجاد چالش‌های اجرایی همچون افزایش تکالیف بدون پیش‌بینی منابع مالی، سردرگمی و تکثر مسئولان و گسترش تخلفات و ترک‌فعل‌ها در جهت تعریض خیابان‌ها و محدودیت‌های قضایی از قبیل: افزایش دعاوی و پرونده‌های تصادف یا تلفات جانی و مالی، اطاله دادرسی، اختلاف‌نظر کارشناسان رسمی دادگستری‌ها و تشتت آرا محاکم قضایی منجر شده است؛ هرکدام از این موارد نیز آسیب‌های حقوقی و اجتماعی مثل تضييع اموال بیت‌المال را دارد.

تحلیل آرای دادگاه‌ها و رویه محاکم قضایی در پرونده‌های شکایات مطروحه

۱. با قواعد دیگری همچون داشتن عملکردی شفاف، مشارکت عمومی و نظارت همگانی کامل می‌شود (Fuentes, 2008) و از حیث حقوقی دارای اهمیت فراوانی است که در مواد ۱۸، ۱۶، ۲۷، ۹۰، ۹۲، ۹۶ و ۱۱۴ آن قانون آشکار شده است و در متون شرعی نیز مورد تأکید قرار گرفته است (واتق و حسینی تاش، ۱۳۹۳: ۲۸-۲۷).

علیه شهرداری تهران بیانگر این است که نواقص و خلأهای قانونی خصوصاً در جهت مقررہ‌گذاری لازم برای جلوگیری از رفتارهای مجرمانه یا تخلف از اجرای تعهدات و تکالیف متعدد شهرداری‌ها، آرا و احکام دادگاه‌ها را نیز تحت تأثیر قرار داده و اگرچه برخی از شهرداری‌ها تلاش کرده‌اند تا بسیاری از خلأهای قانونی و چالش‌های اجرایی خود را با نظریات مشورتی اداره کل حقوقی قوه قضائیه جبران کنند؛ اما درحالی‌که آرا صادره محاکم مبنی بر تکلیف شهرداری به رفع و دفع سد معابر عمومی تأکید داشته، همچنان ارتکاب تخلفات و جرائم در راستای عمل به وظایف اشاره شده ادامه دارد. وقوع حوادث، تصریح به ارتکاب تقصیر یا ترک فعل شهرداری و متولیان ایمنی معابر و راه‌ها در نظریات کارشناسان رسمی دادگستری یا صدور احکام قطعی دادگاه‌ها مبنی بر قصور در انجام وظایف مربوطه، روند تعریض خیابان‌ها و رفع اخلاق در ترددها و نقاط حادثه‌خیز معابر درون‌شهری و برون‌شهری را سرعت بخشیده و اگرچه باعث شده تا از بحران‌های مخرب‌تر در برخی از مواقع خاص نظیر شیوع ویروس کرونا جلوگیری شود اما همچنان با بارش برف و بهمن بسیاری از معابر اصلی برخی از استان‌ها، شهرستان‌ها و روستاها مسدود می‌شوند و در اثر آن حوادث مالی و جانی زیادی به بار می‌آید. براساس اصول حکمرانی همچون اصل تضمین حق و مسئولیت‌پذیری، نهادهای متخلف به صورت تساوی یا تضامنی مکلف به جبران خسارات وارده هستند.

منابع و مآخذ

۱. آقای طوق، مسلم (۱۳۹۸). «تحلیلی تاریخی بر دوگانگی فرایند رسیدگی به دعاوی مسئولیت به طرفیت دولت در حقوق ایران»، فصلنامه پژوهش حقوق عمومی، ش ۶۲.
۲. ابن‌منظور، محمد بن مکرم (ق ۷۱۱). *لسان العرب*، جلد‌های یازدهم و سیزدهم، بیروت، داربیروت.
۳. ابوالحمد، عبدالحمید (۱۳۷۵). *تحولات حقوق خصوصی*، زیر نظر ناصر کاتوزیان، تهران، دانشگاه تهران.
۴. احمدی، حسین و پرویز ذکاییان (۱۳۹۲). «مطالعه تطبیقی خسارات عدم نفع در فقه امامیه و قوانین ایران و کنوانسیون ۱۹۸۰ وین»، پژوهشگاه فقه و حقوق اسلامی، ش ۳۲.
۵. ارژنگ، اردوان و سجاد رسولی جزی (۱۳۹۸). «مبانی شرعی مسئولیت مدنی دولت در امور فرهنگی»، *مطالعات حقوقی معاصر*، ش ۱۹.
۶. اسماعیلی، محسن و حسین امینی پژوه (۱۳۹۵). «تحلیل ماهیت و نظام حقوقی حاکم بر تعهدات دولت در میثاق بین‌المللی حقوق اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی و قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران»، فصلنامه دانش حقوق عمومی، ش ۵ (۱۴).
۷. افندی‌زاده، شهریار و محمد مهدی فرج‌الهی (۱۴۰۲). «تعیین تأثیر استراتژی‌های مدیریت و کنترل ترافیک بر الگوی سفرهای برون‌شهری در زمان شیوع ویروس کرونا»، پژوهشنامه حمل‌ونقل، ش ۲۰ (۱).
۸. انتظاری نجف‌آبادی، علیرضا و حسن باباییان (۱۳۹۶). «قاعده اقدام»، تهران، کنگره بین‌المللی حقوق شهروندی. <https://civilica.com/doc/806979>
۹. بهجت فومنی، محمدتقی (ق ۱۴۲۸). *استفتائات*، جلد چهارم، قم، دفتر حضرت آیت‌اله بهجت.
۱۰. پورامینی، محمدحسین (۱۳۸۳). «بررسی عدم نفع در فقه و حقوق موضوعه»، مجله دادرسی، ش ۴۶.
۱۱. تنکابنی، محمد (ق ۱۳۸۵). *ایضاح الفرائد*، جلد دوم، چاپ اول، تهران، مطبعة الاسلامیه.
۱۲. حاجیان فروشانی، محمدرضا و زهره حمیدی (۱۳۹۹). «نسبت‌سنجی قاعده نفی حرج و ادله محرمانت»، فصلنامه فقه و مبانی حقوق اسلامی، ش ۵۳ (۲).
۱۳. حر عاملی، محمدبن حسن (ق ۱۴۰۹). *وسائل‌الشیعه*، جلد نوزدهم، قم، مؤسسه آل‌البیت.

چالش‌های قانونی مسئولیت مدنی ناشی از ایجاد اخلاق در تردد در معابر عمومی ————— ۱۲۷

۱۴. خزائلی، محمد (۱۳۳۹). مسئولیت مدنی کارفرما ناشی از عمل کارگر، تهران، انتشارات موسوی.
۱۵. درخشه، جلال و مهدی موسوی‌نیا (۱۳۹۷). «مؤلفه‌های حکمرانی شایسته در سیره حکومتی پیامبر اسلام (ص)»، پژوهش‌های علم و دین، ش ۹ (۱).
۱۶. دهقانی فیروزآبادی، حسین و محمد روشن (۱۳۹۳). «مسئولیت مدنی دولت در اطلاع‌داری»، فصلنامه حقوق‌داری، سال اول، ش ۳.
۱۷. دیلمی، احمد و مراد جلیلی (۱۳۹۹). «قاعده اهم و مهم و کارکردهای حقوقی آن»، فصلنامه حقوق اسلامی، سال هفدهم، ش ۶۶.
۱۸. رحیمی‌نژاد، اسمعیل و احمدرضا غفاری (۱۳۹۶). «بررسی مسئولیت کیفری ناشی از اقدامات پیشگیرانه وضعی در فقه امامیه و حقوق ایران»، فصلنامه فقه و مبانی حقوق اسلامی، ش ۵۰ (۲).
۱۹. رستمی، ولی و رضا رشیدی (۱۳۹۶). «نقد و تحلیل نظریه خدمات عمومی و اصول حاکم بر آن، مبتنی بر آموزه‌های اسلامی»، فصلنامه حکومت اسلامی، ش ۲۲ (۴).
۲۰. رستمی، ولی، حسین صادقی و حمیدرضا سلیمانیان (۱۳۹۳). «مسئولیت مدنی متصدیان راه در تصادفات رانندگی»، فصلنامه مطالعات حقوق خصوصی، ش ۳.
۲۱. رسولی جزی، سجاد (۱۳۹۸). «مسئولیت مدنی حکومت در امور فرهنگی»، پایان‌نامه دانشگاه میبد.
۲۲. رضایی‌زاده، محمدجواد و داوود کاظمی (۱۳۹۱). «بازشناسی نظریه خدمات عمومی و اصول حاکم بر آن در قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران»، مطالعات حقوق تطبیقی معاصر، ش ۳ (۵).
۲۳. زارع، علی (۱۳۹۵). «مسئولیت مدنی شهرداری در برابر شهروندان»، فصلنامه تحقیقات حقوق خصوصی و کیفری، دوره ۱۲، ش ۳ و ۲۹.
۲۴. زرگوش، مشتاق (۱۳۸۹). مسئولیت مدنی دولت، قواعد عمومی، جلد دوم، تهران، نشر میزان.
۲۵. زنجانی، محمود جمال‌الدین و ولی‌اله حیدرنژاد (۱۳۹۸). «حقوق فرهنگی در فرمان حکومتی حضرت رسول (ص) به معاذ بن جبل با نگاهی به قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران»، فصلنامه دانش حقوق عمومی، سال هشتم، ش ۲۳.

۲۶. سلیمانی بابدادی، مصطفی و محمدرضا پیرهادی (۱۳۹۴). «تکالیف محافظین راه‌ها و مسئولیت مدنی ناشی از آن»، فصلنامه تحقیقات حقوقی بین‌المللی، ش ۸ (۲۹).
۲۷. شریعتی، الهام و سیده لیلا موسوی (۱۳۹۳). فقه پویا، مجموعه آراء و نظریات آیت‌اله سیدمحمدحسن مرعشی نجفی، جلد اول، تهران، انتشارات خرسندی.
۲۸. شکرلبان، میترا (۱۳۹۵). «مسئولیت مدنی شهرداری در حوادث زیان‌بار ناشی از معابر»، دانشگاه آزاد اسلامی واحد تهران مرکزی.
۲۹. شهبازی غیائی، موسی و وحید بیگدلی (۱۳۹۰). «تحلیلی بر خصوصی‌سازی بخش حمل‌ونقل در ایران؛ موانع و محدودیت‌ها»، نشریه راهبرد توسعه، ش ۲۸.
۳۰. شهید ثانی، زین‌الدین (۱۴۱۶ ق). مسالک‌الافهام الی تنقیح شرایع الاسلام، جلد‌های چهارم و پنجم، قم، مؤسسه المعارف الاسلامیه.
۳۱. صفایی، سیدحسین و حبیب‌اله رحیمی (۱۳۹۲). مسئولیت مدنی، تهران، انتشارات سمت.
۳۲. عباسلو، بختیار (۱۳۹۴). مسئولیت مدنی ناشی از سوانح رانندگی، تهران، نشر میزان.
۳۳. علیشاهی قلعه‌جوقی، ابوالفضل و محمد دانش‌نهاد (۱۳۹۶). «مبانی قاعده اضطرار در مسئولیت مدنی اشخاص و دولت»، جستارهای فقهی و اصولی، سال سوم، ش پیاپی ۶.
۳۴. علیشاهی قلعه‌جوقی، ابوالفضل و محمد دانش‌نهاد (۱۳۹۷). «جایگاه قاعده تحذیر در مسئولیت مدنی اشخاص و دولت»، آموزه‌های فقه مدنی، ش ۱۷.
۳۵. غزالی، ابوحامد (ق ۱۴۱۷). المستصفی من علم الاصول، بیروت، دارالکتب العالمیه.
۳۶. غلامعلی‌زاده کجو، محمد و محمد راشگی (۱۳۹۹). «مسئولیت مدنی ناشی از عدم مناسب‌سازی فضاها و اماکن عمومی با تأکید بر قانون حمایت از حقوق معلولین مصوب اسفند ۱۳۹۶»، مجله دستاوردهای نوین در مطالعات علوم انسانی، ش ۲۳.
۳۷. غلامی، غلامرضا، رودابه نوذریزاده، امیر حیدری و رضا آقا‌حسینی (۱۳۹۵). «معایب، معضلات و مشکلات حقوقی شهرداری‌ها در ایران»، فصلنامه مدیریت شهری نوین، دوره ۴، ش ۱۲.

چالش‌های قانونی مسئولیت مدنی ناشی از ایجاد اخلاق در تردد در معابر عمومی ————— ۱۲۹

۳۸. غمامی، مجید (۱۳۸۴). «ضرر جبران‌پذیر از دیدگاه رویه قضایی»، *مطالعات حقوق خصوصی*، ش ۷۰.
۳۹. فاضل اصفهانی، محمدبن‌حسن (ق ۱۴۱۶). *کشف اللثام و الإبهام عن قواعد الأحكام*، جلد یازدهم، قم، دفتر انتشارات اسلامی.
۴۰. فاضلی‌نژاد، جواد و جعفر شفیعی سردشت (۱۴۰۰). «آسیب‌شناسی نقش دیوان محاسبات کشور در تحقق پاسخگویی و حاکمیت قانون»، *فصلنامه دانش حقوق عمومی*، ش ۱۰ (۳۳).
۴۱. فرهانی، احمد (۱۳۸۴). «نگاهی نو به مسئولیت مدنی ناشی از تصادف وسیله نقلیه و عابر پیاده در آزادراه (تحلیل حقوقی ماده (۴) قانون ایمنی راه‌ها و راه‌آهن»، *پژوهش‌های دانش انتظامی*، ش ۲۶.
۴۲. فرهانی، احمد و محمد مهدی خاکی (۱۳۹۹). «مبنای مسئولیت مدنی متولیان ایمنی راه در حوادث ناشی از رانندگی»، *آموزه‌های حقوقی گواه*، ش ۱، پیاپی ۱۰.
۴۳. کاتوزیان، ناصر (۱۳۹۴). *قانون مدنی در نظم حقوق کنونی*، تهران، نشر میزان.
۴۴. ——— (۱۳۶۹). *حقوق مدنی مسئولیت مدنی*، تهران، دانشگاه تهران.
۴۵. ——— (۱۳۷۷). *مبانی حقوق عمومی*، تهران، نشر دادگستر.
۴۶. ——— (۱۳۸۷). *الزام‌های خارج از قرارداد*، جلد اول، تهران، انتشارات دانشگاه تهران.
۴۷. ——— (۱۳۹۱). *الزامات خارج از قرارداد*، جلد اول، ویراست سوم، تهران، انتشارات دانشگاه تهران.
۴۸. کریمی، فیروزه (۱۳۹۶). «مسئولیت مدنی شهرداری ناشی از حوادث رانندگی با تأکید بر رویه قضایی»، مؤسسه آموزش و پژوهش مدیریت و برنامه‌ریزی.
۴۹. کلینی، محمدبن‌یعقوب (۱۳۶۶). *اصول کافی*، کتاب معیشت باب ضرار حدیث ۲، تهران، مؤسسه مطالعات و تحقیقات فرهنگی.
۵۰. گرجی، ابوالقاسم (۱۳۶۹). *مقالات حقوقی*، جلد دوم، تهران، انتشارات دانشگاه تهران.
۵۱. لطفی، اسداله (۱۳۹۳). *سلسله مباحث فقهی حقوقی مسئولیت مدنی*، تهران، انتشارات جاودانه.
۵۲. محقق داماد، سیدمصطفی (۱۳۷۹). *قواعد فقه*، تهران، چاپ مرکز نشر علوم اسلامی.
۵۳. ——— (۱۳۹۱). *قواعد فقه*، تهران، چاپ مرکز نشر علوم اسلامی.

۵۴. مرتضوی، سیدضیاء (۱۳۹۶). ماهیت فقهی دولت و ضمان اقدام‌های زین‌بار آن، چاپ اول، قم، انتشارات پژوهشگاه علوم و فرهنگ اسلامی.

۵۵. مشکینی، علی (۱۳۷۱). *اصطلاحات اصول*، جلد اول، چاپ پنجم، قم، نشر الهادی.

۵۶. مظفری، مصطفی و مرتضی میرزایی مقدم (۱۳۹۹). «بررسی حقوقی نحوه عملکرد و مسئولیت دولت در جبران خسارات ناشی از بحران کووید-۱۹»، فصلنامه تحقیقات حقوقی (ویژه‌نامه حقوق و کرونا)، دوره ۲۳.

۵۷. مکارم شیرازی، ناصر (ق ۱۴۱۱). *القواعد الفقیه*، جلد دوم، چاپ سوم، قم، مدرسه امیرالمؤمنین (ع).

۵۸. مؤسسه دائره‌المعارف فقه اسلامی (۱۳۸۷). *فرهنگ فقه مطابق مذهب اهل بیت علیهم‌السلام*، جلد پنجم، قم، نشر مؤسسه دائره‌المعارف فقه اسلامی.

۵۹. موسوی بجنوردی، میرزا حسن (۱۳۷۷). *القواعد الفقیه*، جلد اول، قم، نشر الهادی.

۶۰. موسوی خمینی، سیدروح‌اله (۱۳۸۷). *الرسائل*، تهران، مؤسسه تنظیم و نشر آثار امام خمینی (ره).

۶۱. موسوی خوئی، سیدابوالقاسم (ق ۱۴۲۲). *مبانی تکمله المنهاج*، جلد دوم، انتشارات جامعه بغداد.

۶۲. میدری، احمد و جعفر خیرخواهان (۱۳۸۳). *حکمرانی خوب*، چاپ اول، تهران، مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی.

۶۳. نادری، افشین، محمود یزدانی امیری، رقیه کرمی و فاطمه سلطانی (۱۳۹۲). «مشکلات حقوقی شهرداری‌ها در اداره شهرهای ایران»، همایش کنفرانس ملی برنامه‌ریزی و مدیریت شهری، دوره ۵.

۶۴. نجفی، محمدحسن بن باقر (۱۳۶۳). *جواهرالکلام فی شرح شرایع الاسلام*، جلد سی‌وهفتم، تهران، نشر دارالکتب الاسلامیه.

۶۵. نراقی، احمدبن محمد (ق ۱۴۰۸). *عوائد الایام فی بیان قواعد الاحکام*، قم، انتشارات بصیرتی.

۶۶. نوذری، علی (۱۳۹۲/۱۱/۱۱). *مصاحبه با خبرگزاری دانشجویان ایران (ایسنا)*.

<https://www.isna.ir/news/92111107194>

۶۷. نوری، میرزا حسین (ق ۱۴۰۸). *مستدرک الوسائل و مستنبط المسائل*، جلد چهاردهم، بیروت، مؤسسه آل‌البیت.

چالش‌های قانونی مسئولیت مدنی ناشی از ایجاد اخلاق در تردد در معابر عمومی ————— ۱۳۱

۶۸. نیک‌فرجام، زهره (۱۳۹۲). «جبران خسارت معنوی در فقه و حقوق»، دوفصلنامه فقه و حقوق اسلامی (دانشگاه آزاد)، ش ۱۱.

۶۹. هاشمی، سیدمحمد (۱۳۹۶). «مسئولیت مدنی پلیس ناشی از ارتکاب فعل زیان‌بار و ترک فعل با تأکید بر مسئولیت پلیس راهور»، فصلنامه پژوهش‌های دانش انتظامی، ش ۷۴.

۷۰. هداوند، مهدی و داوود کاظمی (۱۳۹۲). «تأملی بر اصول مدرن حقوق اداری در قانون مدیریت خدمات کشوری تحلیل ماده (۹۰) قانون مدیریت خدمات کشوری»، فصلنامه راهبرد، ش ۶۷.

۷۱. هداوند، مهدی و علی مشهدی (۱۳۸۹). اصول حقوق اداری در پرتو آرای دیوان عدالت اداری، تهران، انتشارات خرسندی.

۷۲. واثق، قادر علی و سیدعلی حسینی تاش (۱۳۹۳). «حکمرانی خوب و ارائه حکمرانی شایسته بررسی و شاخص‌های این دو از دیدگاه امیرالمؤمنین علی (ع)»، اسلام و پژوهش‌های مدیریتی، ش ۲، پیاپی ۸.

۷۳. یزدانیان، علیرضا (۱۳۸۲). «اصول مسئولیت مدنی»، رساله دکتری، دانشکده حقوق، دانشگاه شهید بهشتی تهران.

۷۴. ——— (۱۳۹۱). «نظریه عمومی مسئولیت مدنی متبوع ناشی از عمل تابع در حقوق فرانسه و طرح آن در حقوق ایران»، مجله حقوقی دادگستری، ش ۷۷.

75. <https://www.afkarnews.com>

76. <https://www.khordad.news/fa/news/246964>

77. <https://www.isna.ir/news/95110301903>.

78. Fuentes, Ivan (2008). "Transparency as a Global Goal: Towards an Unity of Principles in Global Administrative", www.irpa.eu

79. Vivienne Harpwood (2003). *Modern Tort Law*, Fifth Edition, Cavendish Publishing Limited, London.