

بررسی مسئولیت مدنی پلیس راهنمایی و رانندگی (راهور) ناجا در تصادفات رانندگی

صمد خدری^۱، داود بزرگمهر^۲

^۱ گروه حقوق، واحد بروجن، دانشگاه آزاد اسلامی، بروجن، ایران

^۲ گروه حقوق، واحد بروجن، دانشگاه آزاد اسلامی، بروجن، ایران (نویسنده مسئول)

چکیده

در مواردی که پلیس راهور به سبب انجام وظایف قانونی به دیگران خسارتی وارد کند، چنانچه ثابت شود، در اقدامات خود مقررات را رعایت کرده است، مسئولیتی از این حیث ندارد و در مقابل، سازمان نیروی انتظامی مسئول جبران خسارت وارد شده خواهد بود. همچنین زمانی که خسارت وارده توسط پلیس راهور ناشی از نقص وسایل ادارات و مؤسسات مزبور باشد، برای کارمند مسئولیتی ایجاد نمی‌کند و اداره یا سازمان متبوع مسئول جبران خسارت است و یا اگر پلیس راهور وظیفه مراقبت از عملیات اجرایی در سطح راه‌ها را به نحو متعارف انجام ندهد، باید با بررسی شرایط و اوضاع و احوال قضیه در اثر تصادف رانندگی مشخص شود که خسارت وارده ناشی از عمد یا تقصیر و بی احتیاطی وی می‌باشد یا نقض سیستم سازمانی پلیس است، اما از آنجایی که تعهد پلیس راهور، تعهد به وسیله است نه تعهد به نتیجه و نمی‌توان از پلیس انتظار داشت که به نتیجه مطلوب دست یابد، لذا نرسیدن به نتیجه نقض وظیفه مراقبت را اثبات نمی‌کند و مدعی زیان باید ثابت کند که پلیس راهور در انجام چنین وظیفه‌ای کوتاهی کرده است. اگر در چنین حالتی پلیس کوتاهی و تقصیر کرده باشد، علی القاعده مسئول جبران خسارت وارده شده است. بر اساس یافته‌های ما با توجه به موارد فوق الذکر، علی رغم تلاش‌های زیاد در این عرصه رویه قضایی و موضع حقوق ایران در راستای تحلیل مصونیت و مسئولیت مدنی پلیس راهور در تصادفات رانندگی روشن و مشخص نیست و مسئولیت مدنی ناشی از تخلف از اجرای تعهد، مبنایی به جز مبنای مسئولیت قهری دارد و باید آن را به اراده طرفین منتسب ساخت و در صورت تحقق مسئولیت مدنی پلیس راهور ناشی از تخلف اجرای تعهد، معیار و ضابطه تشخیص و تمیز آن تقصیری می‌باشد که از سوی پلیس راهور صورت گرفته است. شناخت علل و عواملی که تصادفات را به وجود می‌آورند با بهره‌گیری از یک سری ضوابط و معیارهای حقوقی و همچنین ضوابط و معیارهای فنی و کارشناسی امکانپذیر می‌باشد. که هم اکنون این مهم توسط کارشناسان پلیس راهنمایی و رانندگی و کارشناسان رسمی دادگستری و قوه قضائیه صورت می‌گیرد. این ضوابط و معیارها حول محور سه عامل اصلی در شکل‌گیری وقوع تصادفات و سوانح ترافیکی که عبارتند از: انسان، راه و وسیله نقلیه صورت می‌پذیرد. مادامی که هر یک از این سه عامل بدون عیب باشند، احتمال بروز حادثه به صفر می‌رسد. قصور پلیس راهور هنگام عملیات اجرایی در سطح راه‌ها و بی توجهی به ضوابط ایمن‌سازی و بررسی جبران خسارت وارده ناشی از عمد یا تقصیر و بی احتیاطی پلیس راهور نیز مورد بررسی قرار گرفته است.

واژه‌های کلیدی: مسئولیت مدنی، پلیس راهور، تصادفات رانندگی، نیروی انتظامی، جبران خسارت.

مقدمه

مقصود از مسئولیت مدنی مسئولیتی است که ناشی از خصیصه اجتماعی بودن شخص است. در واقع مسئولیت مدنی، حقوق خطاهای مدنی و نقص قواعد حاکم بر روابط مدنی است. با توجه به اینکه انسان موجودی اجتماعی است و لازمه اجتماعی بودن داشتن روابط است و لازمه استمرار این روابط، تعیین ضمانت اجرای دقیق این تکلیف می‌باشد. نقض تکالیف ناشی از این روابط گاهی موجب لطمه به نظم عمومی است و گاهی موجب لطمه به حقوق سایر اعضا است که ضمانت اجرای نوع دوم مسئولیت مدنی است (عباسلو، ۱۳۸۶، ص ۱۷). در بروز یک تصادف رانندگی عوامل متعددی نقش دارد در همین راستا به موازات تحولات جهانی قوانین حقوقی و مقررات کشورهای مختلف در زمینه حوادث رانندگی در ایران نیز قوانین و مقرراتی به تصویب رسید که سبب تحول در نظام مسئولیت مدنی و جبران خسارت زیاندیدگان اینگونه حوادث شده است از جمله تحولات صورت گرفته تصویب قانون اصلاح قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث است که در آن توسعه حمایت از زیاندیدگان حوادث رانندگی از جمله توسعه زیانهای قابل مطالبه، توسعه اشخاص مسئول، از جمله توسعه حمایت‌های صندوق تأمین خسارات جانی در حمایت هرچه بیشتر از زیاندیدگان صدمات جانی در حوادث رانندگی است (عباسلو و همکار، ص ۴۱۰). معمولاً علل تصادفات حاصل تداخل پیچیده عوامل مربوط به وسیله نقلیه، جاده و محیط و عوامل انسانی است. بعضی از کارشناسان تأکید دارند که بیشتر برنامه‌های ایمن سازی که سعی در تغییر عملکرد و عادات انسانها دارند مثل جلوگیری از رانندگی تحت نفوذ الکل و مواد مخدر، بستن کمربند ایمنی، بازدید فنی وسیله نقلیه و ... مشکل است که کاملاً به مرحله اجرا درآیند اما بهبود ایمنی به شکل عملیات موردی مهندسی مانند جداسازی مسیرهای ترافیک، طرح هندی تقاطعها، حذف نقاط حادثه خیز، ارتقاء سیستم ایمنی خودروها و ... ثابت شده است که عموماً موثرند (تن زاده، ۱۳۹۰، ص ۳۹۶).

در خصوص مسئولیت مدنی پلیس راهنمایی و رانندگی (راهور)، در تصادفات رانندگی می‌توان گفت: وظیفه پلیس راهور با توجه به ماده ۲۱۲ آیین نامه راهنمایی و رانندگی، این است که از ادامه کار دستگاه‌ها و اشخاصی که بدون هماهنگی و در نظر گرفتن ضوابط و استانداردهای ایمنی مبادرت به عملیات اجرایی راه‌های عمومی می‌کنند، جلوگیری کند و کارشناسان تصادفات نیز در مواردی که قصور دستگاه‌ها و اشخاص را در بروز تصادفات، مشخص کنند، موظفند در علت نامه تصادف، میزان مسئولیت آنها را تعیین و به مراجع قضایی منعکس کنند. از این رو در موارد خاصی که پلیس راهور به سبب انجام وظایف قانونی، خسارتی را به دیگران وارد می‌کند، چنانچه ثابت شود در اقدامات خود مقررات را رعایت کرده است، مسئولیتی از این حیث ندارد و در مقابل سازمان پلیس - نیروی انتظامی مسئول جبران خسارت وارد شده خواهد بود. از این رو، خسارت وارده توسط پلیس راهور در صورتی که ناشی از نقص وسایل ادارات و مؤسسات مزبور باشد، برای کارمند مسئولیتی ایجاد نمی‌کند و اداره یا سازمان متبوع مسئول جبران خسارت است و اگر پلیس راهور وظیفه مراقبت از عملیات اجرایی در سطح راه‌ها را به نحو متعارف انجام ندهد، بایستی با بررسی شرایط و اوضاع و احوال قضیه در اثر تصادف رانندگی مشخص شود که خسارت وارده ناشی از عمد یا تقصیر و بی احتیاطی وی می‌باشد یا نقض سیستم سازمانی پلیس است، اما از آنجایی که تعهد پلیس راهور، تعهد به وسیله است نه تعهد به نتیجه و نمی‌توان از پلیس انتظار داشت که به نتیجه مطلوب دست یابد، لذا نرسیدن به نتیجه، به خودی خود، نقض وظیفه‌ی مراقبت را اثبات نمی‌کند و مدعی زیان باید ثابت کند که پلیس راهور در انجام چنین وظیفه‌ای، کوتاهی کرده است. اگر در چنین حالتی پلیس کوتاهی و تقصیر کرده باشد، علی القاعده مسئول جبران خسارت وارده شده است، اما با در نظر گرفتن حکم ماده ۱۱ قانون مسئولیت مدنی، شناسایی چنین مسئولیتی دشوار است، زیرا در این ماده به مصونیت دولت در قبال اقدامات ناشی از اعمال حاکمیت اشاره و دولت را در چنین مواردی مصون از مسئولیت شناخته است.

در بحث از مسئولیت مدنی ناشی از تصادفات رانندگی وسایل نقلیه موتوری زمینی، شناخت ارکان مسئولیت مدنی اجتناب ناپذیر است و هرگونه بحثی در این زمینه بدون شناخت ارکان مسئولیت مدنی ناقص خواهد بود و آنچه مسلم است مسئولیت مدنی اصولاً ناشی از بی مبالایی اشخاص است، ولی گاهی به منظور جبران ضرر نامشروع یا خطری که برای دیگران ایجاد شده

نیز بوجود می‌آید. لیکن برای تحقق مسئولیت، در همه حال وجود سه عنصر: ۱- وجود ضرر ۲- ارتکاب فعل زیانبار ۳- رابطه‌ی سببیت بین فعل شخص و ضرری که وارد شده است، ضرورت دارد (کاتوزیان، ۱۳۸۳، ص ۳۷).

در ادامه بحث قبل ممکن است استدلال شود که معافیت دولت در مقام اعمال حاکمیت مذکور در ماده ۱۱ قانون مسئولیت مدنی، ناظر به فعل مثبت می‌باشد نه ترک فعل و چنانچه دولت از اجرای وظایف خود کوتاهی و مرتکب ترک فعل شود، مصونیت دولت منتفی است، که به نظر نمی‌رسد منظور قانونگذار از وضع حکم اخیر ماده ۱۱ مسئولیت مدنی، چنین بوده باشد زیرا قانونگذار در ماده ۲۲۱ قانون مدنی، مطالبه خسارت قراردادی را منوط به احراز شرط صحیح یا ضمنی کرده و در نتیجه باید معتقد بود قلمرو گسترده مسئولیت مدنی ناشی از تخلف از اجرای تعهد مبنایی به جز مبنای مسئولیت قهری دارد و باید آن را به اراده طرفین منتسب ساخت. در این صورت است که قلمرو مسئولیت مدنی منحصر به تلف مال اشخاص زیان دیده از تصادفات رانندگی نیست و هر گونه خسارت از جمله خسارت عدم النفع را نیز می‌توان مورد مطالبه قرار داد چرا که این قصور پلیس راهور هنگام عملیات اجرایی در سطح راه‌ها و عدم نصب علائم و بی توجهی به ضوابط ایمن سازی که منجر به وقوع تصادفات مرگبار می‌شود و صدمات جبران ناپذیری بر مردم و دولت تحمیل می‌کند. از این رو نگارنده در این تحقیق درصدد پاسخگویی به فرضیات این سؤالات می‌باشد که: با توجه به رویکردهای حقوق موضوعه ایران، شرایط تحقق مسئولیت مدنی پلیس راهور، ناشی از تصادفات رانندگی با مذاقه بر رویه قضایی و دکترین پیش بینی شده است؟ مبنای مسئولیت ناشی از تقصیرات پلیس راهور هنگام عملیات اجرایی در سطح راه‌ها چگونه می‌باشد؟ در صورت تحقق مسئولیت مدنی پلیس راهور ناشی از تخلف اجرای تعهد، معیار و ضابطه تشخیص و تمیز آن چیست؟ جبران خسارت ناشی از عمد یا تقصیر و بی احتیاطی پلیس راهور در تصادفات رانندگی به چه صورت قابل مطالبه می‌باشد؟

مبحث اول: مفهوم شناسی مسئولیت مدنی و جستاری بر ارکان آن

گفتار اول: معناشناسی مسئولیت مدنی

مسئولیت در اصطلاح حقوقی عبارت است از پاسخ‌گویی شخص در قبال اعمالی که عرفاً به او استناد داده می‌شود و ضمانت اجرای قانونی آن بر حسب نوع مسئولیت متفاوت است (باریکلو، ۱۳۸۵: ۲۲). در دکترین حقوق تعاریفی از مسئولیت مدنی به عمل آمده است. عده‌ای در مقام تعریف آن مسئولیت را چنین تعریف کرده‌اند: مسئولیت مدنی عبارت است از تعهد و التزامی که شخص به جبران زیان وارد شده به دیگری دارد اعم از این که زیان مذکور در اثر عمل شخص مسئول و یا عمل شخص وابسته به او و یا ناشی از اشیاء و اموال تحت مالکیت یا تصرف او باشد (حسینی نژاد، ۱۳۷۶: ۱۳). برخی بر این عقیده‌اند که در هر مورد که کسی موظف به جبران خسارت دیگری است، در برابر او مسئولیت مدنی دارد (کاتوزیان، ۱۳۷۸: ۴۸). و برخی نیز از آن به مسئولیت شخص در برابر خسارتی که آن شخص یا شیء تحت حراست وی به دیگران وارد می‌کند و همچنین مسئولیت شخص بر اثر تخلف از انجام تعهد قراردادی تعریف نموده‌اند (جعفری لنگرودی، ۱۳۶۴: ۱۷۳). بعضی مسئولیت مدنی را چنین تعریف کرده‌اند: در زبان حقوقی جز در موارد استثنایی منظور از مسئولیت تعهد به جبران خسارت است (امیری قائم مقامی، ۱۳۴۷: ۱۳۳). از مجموع نظرات علمای حقوق، به نظر می‌رسد می‌توان مسئولیت مدنی را چنین تعریف کرد که: شخص زمانی مسئول جبران خسارت وارد به دیگری است که این خسارت عرفاً منسوب به وی باشد و شخص هیچ حق مشروعی در اضرار به غیر نداشته باشد. مسئولیت مدنی نوع دیگری از مسئولیت حقوقی است که در مقابل مسئولیت کیفری است. ضرر رکن مهم مسئولیت است. بنابراین هر فعل یا ترک فعل که موجب اضرار به شخص اعم از حقیقی یا حقوقی شود سبب مسئولیت مدنی می‌گردد. به عبارتی مسئولیت در مقابل خسارتی که شخص یا اشیاء تحت حراست وی به دیگری وارد کند و هم چنین مسئولیت شخص بر اثر تخلف از انجام تعهدات ناشی از قرارداد (نجومیان، ۱۳۴۸: ۳۴۸).

مسئولیت مدنی به معنی خاص عبارت از: وظیفه حقوقی است که شخص در برابر دیگری به تسلیم مال در عوض از استیفای مال یا عمل دیگری دارد و این وظیفه از هیچ قراردادی حاصل نشده یا این که وظیفه جبران خسارت به علت فعل یا ترک‌فعل است که منشأ آن مستقیماً عمل مادی و قانون است. یعنی مسئولیت ناشی از واقعه حقوقی و قانون در این معنا مسئولیت

مدنی شامل مسئولیت قهری است که بدون قرارداد حاصل می‌شود و به آن الزامات خارج از قرارداد یا ضمان قهری گویند. به طور خلاصه مسئولیت مدنی در معنای خاص از قرارداد ناشی نمی‌شود. امروزه اگر اصطلاح مسئولیت مدنی به نحو مطلق به کار برده شود مسئولیت مدنی غیرقراردادی از آن مستفاد می‌گردد (صفایی، ۱۳۵۵: ۲۳۶). مسئولیت مدنی در معنای اخص و محدودتر شامل جبران ضرر است و از استیلای نامشروع و استیفاء نامشروع و ایفای ناروا و اداره مال غیر که همگی از اسباب ضمان قهری هستند متمایز می‌گردد. مسئولیت مدنی را به دو شعبه مهم تقسیم کرده‌اند: ۱- قراردادی ۲- خارج از قرارداد.

۱. مسئولیت مدنی قراردادی

مسئولیت قراردادی در نتیجه اجرا نکردن تعهدی که از عقد ناشی شده است به وجود می‌آید. کسی که به عهد خود وفا نمی‌کند و بدین وسیله باعث اضرار هم پیمانانش می‌شود، باید از عهده خسارتی که به بار آمده است برآید. ضمانی که متخلف در این باره پیدا می‌کند، به لحاظ اصلی، مسئولیت قراردادی نامیده می‌شود. به بیان دیگر، مسئولیت قراردادی عبارت از تعهدی است که در نتیجه تخلف از مفاد قرارداد خصوصی برای اشخاص ایجاد می‌شود. تعهدی که نقض شده و ناشی از قرارداد است تعهد اصلی نامیده می‌شود و تعهدی که به سبب نقض قرارداد بر عهده مدیون قرار می‌گیرد، تعهد ثانوی یا فرعی نام گرفته است تا از تعهد اصلی متمایز شود (کاتوزیان، ۱۳۹۰: ۶۰).

۲. مسئولیت مدنی غیر قراردادی

اما در فرضی که دو شخص هیچ پیمانی با هم ندارند و یکی از آن دو به عمد یا به خطا، به دیگری زیان می‌رساند، مسئولیت را غیر قراردادی یا خارج از قرارداد یا قهری می‌نامند. برای مثال، قانون فرمان می‌دهد که در رفتار و گفتار خود محتاط باشید، بی‌مبالاتی و بی‌احتیاطی نکنید، تهمت نزید و آدم نکشید. اگر کسی به این تکالیف که قانون برای همگان مقرر داشته است عمل نکند و در نتیجه این تخلف خسارتی به دیگری زند، باید آن را جبران کند. ریشه این مسئولیت پیمان بین او و زیان‌دیده نیست، تخلف از تکالیف قانونی است که برای همه وجود دارد (کاتوزیان، ۱۳۹۰: ۶۰). در حقوق کنونی مسئولیت مدنی، تکیه بر جبران خسارت است نه مجازات متخلف و پیشرفت صنایع و ایجاد خطرهای گوناگون ناشی از فرآورده‌های صنعتی، روز به روز بر قلمرو مسئولیت‌های محض افزوده است تا ضرری جبران نشده باقی نماند. پس نباید چنین پنداشت که مسئولیت تنها ناشی از تقصیر و کار قابل نكوهش است.

تمییز مسئولیت قراردادی از ضمان قهری گاه دشوار است: اشکال ناشی از تردید در طبیعت رابطه حقوقی منبع تعهد است. برای مثال، در موردی که شخصی رهگذری را به رایگان در اتومبیل خود می‌پذیرد تا به مقصد برساند، اختلاف شده است که آیا بدین وسیله پیمانی بر آن دو حکومت دارد و اگر رهگذر صدمه‌ای ببیند منبع آن تخلف از مفاد قرارداد است و به این عنوان خسارت جبران می‌شود یا رابطه ایجاد شده را باید در زمره وقایع حقوقی آورد و دارنده اتومبیل را بر طبق قواعد عمومی مسئول شمرد؟ مهم‌ترین تفاوت تمییز مبنای مسئولیت در این نکته خلاصه می‌شود که در مسئولیت قراردادی اثبات عهد شکنی خواننده‌ی دعوی کافی است. در حالی که در ضمان قهری به طور معمول باید ثابت شود که مسئول مرتکب تقصیر شده است (کاتوزیان، ۱۳۸۷: ۱۸).

گفتار دوم: مبنای مسئولیت مدنی در تصادفات رانندگی

در این که شخص تنها مسئول اعمال خویش است، تردید نباید کرد. ولی این بحث همیشه وجود داشته که دامنه این مسئولیت را تا کجا باید گسترش داد؟ آیا همین که شخص باعث ورود ضرر به دیگری شود، مسئول جبران آن است و تنها رابطه علیت بین کار و زیان باید احراز شود؟ آیا شخص در صورتی مسئولیت پیدا می‌کند که کار ناشایسته‌ای مرتکب شود و از اعمال مشروع او ضمانی به بار نمی‌آید؟ در پاسخ همین گونه پرسش‌ها است که اندیشمندان راه‌حل‌های گوناگون ارائه کرده‌اند که برخی از آن نظریه‌ها در زیر بیان می‌گردد: (کاتوزیان، ۱۳۹۰: ۱۶۸).

الف. مبنای قانونی مسئولیت مدنی

حال می‌خواهیم بدانیم مبنای مسئولیت مدنی را در کدام یک از قوانین می‌توان جستجو نمود.

۱. قانون مدنی

مسئولیت در قانون مدنی یا عهدی است یا قهری. مسئولیت عهدی ناشی از عقد است و متعاملین و قائم مقام آنان نسبت به آثار و نتایج عرفی و قانونی عقد ملزم می‌باشند. اعم از اینکه تعهد مثبت باشد یا منفی و یا در عقد بدان تصریح شده باشد یا عرف بدون تصریح منصرف بدان باشد و روی هم رفته در حقوق کنونی ایران مسئولیت عهدی مسئولیتی است با اماره تقصیر و صرف عدم ایفای تعهد دلیل تقصیر است و متعهده‌له نیازی به اثبات تقصیر متعهد ندارد. در حقوق عملی واحد نمی‌تواند توأماً قهری و عمدی باشد. مسئولیت قهری یا به عبارت دیگر الزامات خارج از قرارداد که می‌توان آن را الزامات ناشی از شبه عقد دانست، شامل ایفای ناروا (۳۰۱ و ۳۰۲ ق. م.) و ضمان قهری (غصب، تسبیب و اتلاف). می‌باشد که غصب مستلزم تقصیر عمدی و اتلاف اعم از عمدی یا اشتباهی است (کاتوزیان، ۱۳۷۸: ۸۳). مثل ضمان متلف نسبت به تلف مال غیر اعم از اینکه از روی عمد و یا بدون عمد باشد و به عبارت دیگر در اتلاف تقصیر، شرط ایجاد مسئولیت نیست. اما در تسبیب وجود تقصیر، شرط ایجاد مسئولیت است (همان منبع).

۲. قانون تجارت

قانون تجارت نیز در مواد ۳۸۶ و ۳۸۸ آن قانون فرض مسئولیت متصدی حمل و نقل را نسبت به تلف یا گم شدن مال التجاره و اعمال گماشته پیش‌بینی نموده است مگر آنکه متصدی عدم مسئولیت خود را به نحو مقرر ثابت نماید. مطابق این مواد مسئولیت متصدی ناشی از فرضیه خطر است. در حالی که مسئولیت در قانون مدنی بر فرضیه تقصیر استوار است (حسینی نژاد، ۱۳۷۶: ۱۲۹).

۳. قانون مسئولیت مدنی

به نظر می‌رسد قانون مسئولیت مدنی را باید پیامد صنعتی شدن جوامع و عوارض ناشی از آن دانست. در واقع گسترش مباحث و موضوعات مبتلا به مسئولیت مدنی ماحصل پیچیده شدن روابط اجتماعی به مقتضای پیشرفت‌هایی است که دنیای کنونی را در بر گرفته است. بطوری که کارگاهها و مؤسسات کوچک اقتصادی جای خود را به کارخانجات بزرگ و شرکتهای عظیم تجاری داده است که هر یک می‌تواند بستر ساز برخوردها و تضادهای فراوان فرد و اجتماع باشد. ناکارآمدی قواعدی که شرح آن رفت در تأمین کامل امنیت فردی و اجتماعی شهروندان و عدم پاسخ‌گویی قواعد موصوف به نیازهای متنوع افراد موجب گردید تا قانون مسئولیت مدنی در تاریخ هفتم اردیبهشت ۱۳۳۹ به تصویب نهایی رسیده و اجرایی شود. قانونی که از لحاظ گستردگی به مراتب از قوانین قبلی وسیع‌تر بوده و بسیاری از ناگفته‌های آنها را بیان می‌دارد و در واقع قانون‌گذار خواسته است تا از این طریق مسئولیت را در ابعاد مختلف آن تجزیه و تحلیل نموده و راه حل ارائه دهد (نایی، ۱۳۸۲: ۲۱).

قانونی که به طور خاص و به قصد تکمیل قانون مدنی در باب مسئولیت تدوین گردیده قانون مسئولیت مدنی مصوب ۱۳۳۹ است که مبنای مسئولیت را به سود نظریه تقصیر تغییر داده است. به عبارت دیگر این قانون با وضع قاعده‌ای کلی تقصیر را مبنای مسئولیت مدنی قرار داده و اگر چه قلمرو شمول آن منصرف از قواعد قانون مدنی است، لیکن معارض و ناسخ آن قواعد نمی‌باشد. چنانکه در اتلاف غیرعمدی نیز مسئولیت محقق می‌گردد، بی‌آنکه تقصیر شرط ایجاد آن محسوب گردد. هرچند که در نظر عده‌ای قانون مسئولیت مدنی معارض قاعده اتلاف است لیکن با لحاظ معیار داوری عرف نسبت به تمییز خطا و تعدی از رفتار متعارف که به مفهوم تقصیر است، این تعارض چندان منطقی به نظر نمی‌رسد خصوصاً که قاعده اتلاف از نظر موضوع نسبت به قانون مسئولیت مدنی خاص است و عام نیز ناسخ خاص نمی‌گردد (همان منبع).

۴. قانون بیمه اجباری وسایل نقلیه موتوری زمینی

در اثر فزونی یافتن حوادث رانندگی و زیان‌های هنگفتی که از این رهگذر به بار می‌آید، همچنین از این لحاظ که در این گونه حادثه‌ها تمییز خطاکار دشوار است، در قالب قوانین برای دارندگان وسیله نقلیه موتوری مسئولیت نوعی قائل شده‌اند. قانون‌گذار ما نیز از این قافله عقب نمانده است و در ماده اول قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسیله نقلیه موتوری زمینی در مقابل اشخاص ثالث مصوب ۱۳۴۷ مقرر داشته است. بدین ترتیب مسئولیت دارندگان اینگونه وسایل ناشی از فعل یا تقصیر

آن‌ها نیست. مالکیت وسیله نقلیه، آنان را به طور نوعی ضامن جبران خسارتی می‌سازد که در حادثه رانندگی به دیگران وارد می‌شود. خواه راننده خود او باشد یا دیگری (کاتوزیان، ۱۳۹۰: ۲۱۹).

ب. مبانی فقهی مسئولیت مدنی در تصادفات رانندگی

در متون اسلامی هر چند واژه مسئولیت کم و بیش به کار رفته و در خصوص مسئولیت ناشی از تخلف از اجرای تعهد، قرآن شریف فرموده است «أَوْفُوا بِالْعَهْدِ إِنَّ الْعَهْدَ كَانَ مَسْئُولاً» (به پیمانتان وفا کنید، همانا پیمان مورد سؤال خواهد بود. سوره الاسراء آیه ۳۴). ولی آنچه در زبان فقها کاربرد وسیعی دارد کلمه "ضمان" است. در فقه اسلامی ضمان در معانی گوناگونی به کار می‌رود. یکی از معانی آن همان مسئولیت مدنی است که حقوق دانان به کار می‌برند (شبیری، ۱۳۸۵: ۵۶).

موجبات یا اسباب ضمان در تعبیر فقهی معادل "فعل زیان آور" در تعبیر حقوقی مسئولیت مدنی است. معمولاً موجبات ضمان به دو نوع قهری و عقدی تقسیم می‌شود و در نوع عقدی ضمان، اختلافی در میان فقها دیده نمی‌شود و معمولاً آن را به ضمان عقدی و ضمان حاصل از عقد تقسیم می‌کنند. لکن در میان انواع ضمان قهری اختلاف نظر بسیار است و به طور پراکنده تحت عناوین مختلف از آن یاد می‌شود (زنجانی، ۱۳۸۲: ۳۷).

میرفتاح مراغی در عناوین، موجبات ضمان را تحت عناوین، ید، غرور، تعدی، تفریط، اتلاف، تلف مبیع قبل از قبض، قبض به عقد فاسد، تکالیف ثابت شرعی و ضمان ناشی از قرارداد بررسی کرده است. اما با وجود این از لاضرر، ضمان استنتاج نمود و در بحث از موجبات ضمان آن را نیآورده است (حسنی مراغی، ۱۴۱۶: ۳۲۲ به بعد). آنچه از موجبات ضمان مطرح شده در فقه مسئولیت مدنی قابل طرح می‌باشد قواعد اتلاف، تسبیب، لاضرر و غرور می‌باشد که با تصادفات رانندگی نیز مرتبط می‌باشند بویژه که قواعد ذکر شده قابلیت توجیه مسئولیت مدنی سازمان‌های دخیل در تصادفات (خودروسازان و راه سازان) را دارند.

ج. مبانی نظری مسئولیت مدنی در تصادفات رانندگی

در پاسخ به این پرسش که چرا شخص یا اشخاص حقیقی یا حقوقی در برابر دیگران مسئول جبران خسارت می‌شوند نظریه‌های متعددی وجود دارد. پیروان نظریه تقصیر گفته اند، کسی را باید مسئول شناخت که از نظر اخلاقی نسبت به کاری که انجام داده است قابل ملامت باشد. یا به موجب نظریه خطر هر کس به فعالیتی بپردازد محیط خطرناکی برای دیگران به وجود آورده و کسی که از این محیط منتفع می‌شود باید زیانهای ناشی از آن را نیز جبران کند (کاتوزیان، ۱۳۸۳: ۱۸۶). اما برای تبیین مسئولیت لازم است مبانی مسئولیت در حقوق هر کشور روشن شود و چون حقوق ایران ناشی از باورهای فقهی به خصوص در حقوق مدنی است در این مبحث مبانی فقهی مرتبط با حوادث رانندگی از جمله قواعد حقوقی لاضرر، اتلاف، تسبیب و غرور بیان خواهد شد.

د. مبانی نظری مسئولیت مدنی در تصادفات رانندگی

۱- نظریه تقصیر:

یکی از نظریاتی که در مورد مبانی مسئولیت مدنی به طور کلی ارائه شده و بی گمان مهمترین نظریه‌ای است که از دیرباز در این زمینه مطرح شده است، نظریه تقصیر می‌باشد که برخی حقوقدانان، مسئولیت مدنی تصادفات رانندگی وسایل نقلیه موتوری زمینی را بر مبنای آن تحصیل کرده‌اند. برای بررسی چگونگی تحلیل مسئولیت مدنی در تصادفات رانندگی و اینکه آیا در تصادفات رانندگی راننده تقصیر دارد یا عوامل دیگری نیز می‌تواند دخیل در تصادف باشد معرفی اجمالی این نظریه ضروری است.

اگرچه تحولات جهانی مسئولیت مدنی در قلمرو حوادث رانندگی به سمت تعدیل نظریه تقصیر بوده اما به رغم این تحولات رویه قضایی ایران گرایش به سمت نظریه تقصیر دارد و چگونگی آن را باید در جهت گیری قوانین ایران به ویژه قانون مدنی و قانون مجازات اسلامی دانست در تعریفی برگرفته از مواد ۹۵۱-۹۵۲-۹۵۳ قانون مدنی، تقصیر عبارت است از انجام کاری که شخصی به حکم قرارداد یا عرف می‌بایست از آن پرهیز کند یا خود داری از کاری که باید انجام دهد (جعفری لنگرودی، ۱۳۷۲: ۱۷۵) در موارد ذکر شده صراحتاً جهت گیری تقصیر به تفریط و تعدی است. ماده ۹۵۱ ق.م: «تعدی تجاوز نمودن از حدود اذن یا متعارف است نسبت به مال یا حق دیگری.»

ماده ۹۵۲ ق.م: «تفریط عبارت است از ترک عملی که به موجب قرارداد یا متعارف برای حفظ مال غیر لازم است.»

ماده ۹۵۳ ق.م: «تقصیر اعم است از تفریط و تعدی.»

به بیان دیگر تقصیر ترک عملی که شخص ملزم به انجام آن است یا همین ارتکاب عملی که از انجام دادن آن منع شده است، قسمت نخست را تفریط و قسمت دوم را تعدی نامند. علامت تقصیر در حقوق مدنی این است که ضمانت اجرای آن جبران خسارت است. به طور خلاصه تقصیر یعنی تخلف از تعهدات قراردادی یا الزامات قانونی یا انجام ندادن تکلیفی که انسان در مقابل دیگران دارد و باید آن را با مراقبت و درستی انجام دهد (صالحی، ۱۳۷۲: ۱۲۰).

بعنوان مثال ترمز نکردن به هنگام رانندگی که هر چند خودداری از انجام کار است چون لازمه پرهیز از اضرار ناشی از انجام کاری (رانندگی). است که مرتکب آغاز کرده تقصیر به شمار می‌آید (ساواتیه، ۱۳۷۶، ص ۴۴).

موارد ذکر شده در حقوق ایران با عنوان تقصیر مدنی یاد می‌شود اما مصادیق تقصیر کیفری راننده در ماده ۷۱۴ و تبصره ذیل ماده ۳۳۶ قانون مجازات اسلامی به صراحت بیان شده که به شرح ذیل به بررسی مصادیق کیفری (جزایی). می‌پردازیم.

۲- نظریه خطر:

یکی دیگر از نظریه‌هایی که مورد مبنای مسئولیت مدنی به طور کلی ارائه شده است نظریه خطر می‌باشد که برخی از حقوق دانان، نیز آن را مبنای مسئولیت مدنی در زمینه تصادفات رانندگی داشته‌اند. این نظریه از اواخر قرن نوزدهم و با شکوفا شدن انقلاب صنعتی، نظریه تقصیر که جاذبه اخلاقی خود را از دست داد. برای ایجاد تولید بهتر و ارزان‌تر سرمایه داران ناچار شدند که با هم متحد شوند. از اتحاد آنان تحول‌هایی به وجود آمدند که سرمایه و نفوذ و کارایی فنی و علمی را یکجا در اختیار داشتند و با مبارزه با آنها با وسایل مرسوم گذشته دشوار و گاه محال بود. کارگری که در کارگاه عظیم صنعتی زیان می‌دید یا مصرف کننده‌ای که از نقص فرآورده‌های آن متضرر می‌شد نه از نظر مالی می‌توانست با آنها به مبارزه برخیزد و از نظر فنی قادر بود عیب ساختمان پیچیده چنین کارگاهی را تشخیص دهد و اثبات کند. این ناهنجاری‌ها در زمینه روابط کارگر و کارفرما و حوادث ناشی از حمل و نقل و رانندگی محسوس‌تر از سایر موارد بود. عدالت به خطر افتاده بود و همه احساس می‌کردند باید کاری کرد تمامی این موارد خود مقدمه‌ای شدند و به گسترش نظریه خطر دامن زنند! (حسینی نژاد، ۱۳۷۰: ۳۱). در بحث مفاد نظریه خطر باید گفت مطابق این نظریه هر کس به فعالیتی بپردازد، محیط خطرناکی برای دیگران بوجود می‌آورد و کسی که از این محیط منتفع می‌شود باید زیانهای ناشی از آن را نیز جبران کند. با این ترتیب مبنای مسئولیت مدنی مکافات تقصیر نیست، عوض سودی است که شخص از فراهم آوردن محیط خطرناک می‌برد. در مواردی که شخص به فعالیت مشروعی دست زند بی آن که تقصیری کرده باشد، به کسی خسارت زده است زیان دیده و او هر دو بی گناه هستند. خسارتی که به بار آمده است باید یکی از آن دو تحمیل شود. اتفاق زیان دیده را برگزیده است، ولی حقوق باید بی عدالتی را جبران کند. زیرا کسی که فعالیت پرداخته تا از آن سود ببرد از کسی که هیچ نکرده و نفعی نبرده است برای تحمل ضرر شایسته‌تر است. ضمن اینکه با حذف تقصیر از زمره ارکان مسئولیت مدنی دعاوی جبران خسارت آسان‌تر به مقصود می‌رسد و زیان دیده از اشکال راجع به اثبات تقصیر معاف می‌شود. دیگر هیچ مظلومی، قربانی بلندپروازی‌های ثروتمندان نخواهد شد و خودخواهی‌های فردی و آزادی‌های فردی تعدیل می‌گردد (کاتوزیان، پیشین: ۲۳). همانگونه که اشاره شد در واقع پیدایش این نظریه معلول ازدیاد حوادث کار و کارخانجات و تصادفات وسایل نقلیه موتوری زمینی بود و هدف آن حمایت از حقوق زیان دیدگان می‌باشد. این نظریه موضوع رأی معروف دیوان عالی کشور فرانسه در سال ۱۹۳۰ بوده و از ماده ۱۳۸۴ قانون مدنی فرانسه (کد ناپلئون). استنباط شده است (صالحی، پیشین: ۱۲۵).

پیروان نظریه تقصیر، مسئولیت نوعی را خلاف عدالت و مصلحت می‌شمارند. می‌گویند فعالیت داشتن قانون زندگی و رمز پیروزی است، پس چرا باید کسی را به خاطر چنین کاری مسئول شمرد؟ مسئولیت بدون تقصیر از شکوفا شدن استعدادها و به کار بردن ابتکارهای شخصی می‌کاهد. سرمایه داران از بیم آنکه دچار مسئولیتهای پیش بینی نشده گردند از فعالیت باز می‌مانند و کارهای بی خطر را ترجیح می‌دهند و این وضع از لحاظ اقتصادی زیانبار است (کاتوزیان، پیشین: ۲۴).

نظریه ایجاد خطر برخلاف آنچه ادعا شده نه تنها کمکی به زیان دیدگان نکرده و دعاوی مسئولیت مدنی را آسان‌تر نمی‌کند، بلکه موجب پیچیدگی دعاوی مسئولیت شده و باعث می‌شود زیان دیده برای اثبات علت خسارت به راه دشوارتری هدایت شود، زیرا اگر تقصیر مبنای مسئولیت مدنی باشد در صورتی که علت‌های مختلف در روی دادن حادثه دخالت داشته باشد، برای جبران خسارت زیان دیده تنها کافی است تقصیر کسی ثابت شود، در غیر این صورت در بین علت‌های مختلف حادثه چگونه می‌توان علت اصلی را پیدا کرده و میزان دخالت هر یک را تشخیص داد. برای مثال اگر فردی بر اثر حادثه رانندگی فوت نماید و علت‌های مختلفی از قبیل سرعت اتومبیل، درست تنظیم نشدن ترمزها، تابش نور از اتومبیل دیگر که در جهت مخالف حرکت می‌کرده است، بیماری قلبی متوفی، اشتباه پزشک در معاینه وی در هنگام انتقال به بیمارستان دخالت داشته باشند. اگر مسئولیت مبتنی بر رابطه سببیت باشد در بین این علت‌ها چگونه می‌توان تشخیص داد که علت ورود خسارت چه بوده است (کاتوزیان، ۱۳۸۷: ۷۳).

علاوه بر آن در بسیاری از موارد نمی‌توان گفت، خطر را تنها شیء یا فعالیت فرد واحدی به وجود آورده و فعالیت و اموال متعلق به زیان دیده در وقوع حادثه بی تأثیر بوده است. برای مثال اگر دو اتومبیل با هم تصادف کنند، هر اتومبیل می‌تواند سبب بروز حادثه شود، اگر مالک هر یک از آنها نه تنها خطر مشابهی را ایجاد کرده است، بلکه با پرداختن به رانندگی خود را در معرض خطر قرار داده است. بدین ترتیب خود زیان دیده نیز نه تنها ایجاد خطر کرده بلکه با پرداختن به چنین فعالیتی خطر را پذیرفته است. درست است همیشه به هزینه دیگری فعالیت می‌کنیم، اما در عین حال نباید فراموش کرد که وجود ما باعث می‌شود تا خود را در معرض خطر دیگری قرار دهیم (بادینی، ۱۳۸۴: ۲۷۴ و ۲۷۵).

این انتقادات باعث شده که امروز کمتر کسی از نظریه ایجاد خطر به مفهوم مطلق آن پیروی کند. کسانی که می‌خواهند لزوم تقصیر را انکارکنند سعی دارند تا از جهات دیگر برای تعیین مسئول ضابطه‌ای فراهم آورند. پس بعضی گفته‌اند فعالیت سبب ایجاد مسئولیت می‌شود که نامتعارف و غیرعادی باشد. بعضی دیگر نیز در صورتی ایجاد خطر را مبنای مسئولیت شمرده‌اند که شخص از آن انتفاع ببرد و برای تحصیل سود محیط خطرناک را ایجاد کرده باشد (کاتوزیان، پیشین: ۲۵).

النهایه آنچه در خصوص دو نظریه تقصیر و ایجاد خطر بیان شد به نظر می‌رسد هر دو این نظریه‌ها مبالغه آمیز باشد. نمی‌توان ارتکاب تقصیر را مبنای محض مسئولیت مدنی شمرد زیرا گاه عدالت حکم می‌کند که کسی محتمل ضرر شود که مقصر نبوده است، چنانکه در روابط بین کارگر و کارفرما هیچ کس نمی‌تواند منکر این حقیقت شود که کارفرما برای تحمل زیانهای ناشی از کار مناسب‌تر از کارگر است.

همچنین به طور کلی نباید شخص را مسئول خساراتی شناخت که از فعالیت‌های مشروع او بار آمده است زیرا معقول به نظر نمی‌رسد که ضرورت‌های زندگی اجتماعی ندیده گرفته شود و مسئولیت بر پایه هیچ اصل اخلاقی قرار نگیرد. زندگی اجتماعی پیچیده‌تر از آن است که در نخستین نگاه به نظر می‌آید. عدالت مفهومی شکننده و نسبی است و به دشواری می‌توان داوری عموم را در بند نظریه خاصی محدود کرد. این نکته را بعنوان اصل می‌توان پذیرفت که هر کس در گرو خطاهای خویش است و باید زیانهای ناشی از تقصیر خود را بپردازد، ولی نباید این اصل را تغییر ناپذیر و مطلق شمرد. آنچه اهمیت دارد این است که ضرر نامشروعی جبران نشده باقی نماند و همه گفتگوها در این است که در چه مواردی باید ضرر را نامشروع به شمار آورد. نظریه تقصیر و ایجاد خطر وسیله تفسیر این مفهوم است و نباید انحصاری تلقی شود (کاتوزیان، پیشین: ۲۶).

به همین دلیل در قرن بیستم، نظریه‌ها و قوانین تعدیل و مختلط شده جای آن نظر قاطع ذکر شده را گرفته است. یکی از موارد قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی می‌باشد. چنانچه کارشناسان مجرب و متخصص و قضات هنگام رسیدگی، در اغلب موارد شاهد ارتکاب نوعی از بی احتیاطی و عدم رعایت مقررات راهنمایی و رانندگی هستند. حضور بیمه انگیزه محکومیت مسئول حادثه و جبران خسارت زیان دیده را افزایش می‌دهد و در نتیجه مبنای مسئولیت مبتنی بر تقصیر و یا خطر را کمرنگ می‌کند به نحوی که در اغلب موارد کمتر زیان دیده‌ای بدون جبران می‌ماند. هر چند که نمی‌توان منکر شد که گاه برخی از زیان دیدگان به طور کلی از دریافت خسارت محروم شده باشند. اما این مطلب نیز مورد تأیید است که چنانچه کارشناسان

رسیدگی به تصادفات، نظرات فنی و کارشناسی را عالمانه و دقیق اعلام نمایند در بسیاری از موارد مسئول حادثه مشخص می‌گردد و بیمه‌گر به جبران خسارت اقدام می‌کند.

گفتار سوم: جستاری بر ارکان مسئولیت مدنی در تصادفات رانندگی

الف. وجود ضرر

هدف از قواعد مسئولیت مدنی جبران ضرر است. مفهوم ضرر یا خسارت را همه می‌دانیم: هر جا نقصی در اموال ایجاد شود یا منفعت مسلمی از دست برود یا به سلامت و حیثیت و عواطف شخص لطمه‌ای وارد آید، می‌گویند ضرری به بار آمده است. قوانین و نویسندگان حقوقی زیان‌هایی را که برای جبران آن مسوولیت مدنی ایجاد می‌شود به سه گروه متمایز تقسیم نموده‌اند: ۱- مادی ۲- معنوی ۳- بدنی.

مقصود از ضرر مالی، زبانی است که در نتیجه از بین رفتن اعیان اموال (مانند سوختن خانه و کشتن حیوان). یا کاهش ارزش اموال (مانند احداث کارخانه‌ای که از بهای املاک مجاور بکاهد). و مالکیت معنوی (مانند صدمه رساندن به شهرت و نام تجاری و علامت صنعتی). یا از بین رفتن منفعت یا حق مشروع اشخاص به آنان می‌رسد (همان منبع: ۲۴۲).

ضرر معنوی نیز مانند ضرر مادی قابل جبران است (اصل ۱۷۱ ق. ۱ و مواد ۲ و ۱ قانون مسئولیت مدنی مصوب ۱۳۷۹). ولی جبران مادی آن به وسیله پول مورد اختلاف و تردید قرار گرفته است. بدون تردید زیان معنوی باید به طریق مناسب مانند عذر خواهی از زیان‌دیده جبران شود. ولی به نظر می‌رسد که دادن مال مادی نیز در بیشتر موارد، نه تنها در بهبود وضع زیان‌دیده مؤثر می‌افتد، بلکه گاهی جنبه باز دارندگی نیز دارد و از پیمان‌شکنی‌ها می‌کاهد (قاسم زاده، ۱۳۹۰: ۸۹ و ۸۸). صدمه‌های بدنی را باید زبانی میان آن دو گروه به شمار آورد. چرا که هر دو چهره مادی و معنوی را دارا است: صدمه‌هایی که به سلامت شخص وارد می‌شود، هم از نظر روانی باعث زیان او است و هم هزینه‌های درمان و جراحی و بیمارستان و از کار افتادگی و کفن و دفن را بر دارایی او تحمیل می‌کند (کاتوزیان، ۱۳۹۰: ۲۴۵).

شرایط ضرر:

الف: ضرر باید مشروع باشد.

اگر مطالبه ضرر ناروا باشد و قانون یا عرف آن را اجازه ندهد، نمی‌توان جبران ضرر وارده را از عامل زیان خواست. پس اگر دو نفر مالی را به سرقت ببرند و یکی از سارقین سهم دیگری را پرداخت نکنند، سارق دوم نمی‌تواند علیه سارق اول اقامه دعوی کند (داراب پور، ۱۳۸۹: ۱۲۸).

ب: ضرر باید قطعی باشد.

ضررهای احتمالی قابل مطالبه نیستند. در صورتی که احتمال قوی ورود ضرر وجود داشته و رفع یا دفع آن ممکن نباشد باید تا قطعی شدن آن (ورود زیان و ایجاد ضرر). انتظار کشید. همین اندازه که ورود ضرر قطعی شد، به فعلیت درآمدن آن چندان اهمیتی ندارد. ضرر آتی از همین مقوله است و چنانچه این گونه ضررها ادامه مسلم و مستقیم وضع موجود باشد، باید جبران شود خسارت‌های ناشی از صدمه به انسانی که در نتیجه صدمات در بیمارستان بستری شده است، یک ضرر مسلم و قطعی است هر چند ضرر فعلاً معلوم نباشد (همان منبع: ۱۲۸).

ج: ضرر باید مستقیم باشد

غرض از ضررهای مستقیم، زیان‌هایی است که بدون واسطه، ناشی از فعل زیان‌بار زیان‌زننده است، به طوری که عرفاً ضرر از فعل وی ناشی شده باشد. پس اگر در اثر اشتباه قاضی کسی برای دو گرم سوخته تریاک، دو سال بدون ملاقات در زندان بماند و از کار خود اخراج گردد و همسرش طلاق بگیرد و خانواده و دارایی وی بر باد برود و به بدبختی و فلاکت کشیده شود، همگی در دید عرف، ضررهای مستقیم ناشی از بازداشت بی‌مورد توسط آن قاضی بوده که قابل جبران نمی‌باشد. کساد تجارت و عدم‌النفع و سایر ضررهایی که ارتباط مستقیمی با قاضی ندارند، قابل جبران نیستند (همان منبع: ۱۳۰ و ۱۲۹).

د: ضرر نباید جبران شده باشد.

مسئولیت مدنی، وسیله جبران زیان دیده است. اما زیان دیده نمی تواند از این محمل قانونی سوءاستفاده کرده و یک زیان را چند بار جبران کند. در مواردی که چند نفر متضامناً مسئول جبران خسارت هستند یا در موارد بیمه مسئولیت هرگاه تمام یا بخشی از خسارت زیان دیده توسط یکی از ضامن ها جبران شده باشد. او حق مراجعه به سایر ضامن ها را ندارد. قانون مدنی ایران در ماده ۳۱۹ به این قاعده که سابقه فقهی دارد، تصریح نموده اگر مالک تمام یا قسمتی از مال مغضوب را از یکی از غاصبین بگیرد حق رجوع به قدر مأخوذ به غاصبین دیگر ندارد. این قاعده اختصاص به غصب نداشته و در تمامی موارد که چند نفر متضامناً در برابر زیان دیده مسئول جبران خسارت باشند، می شود. مشابه این ترتیب را در حقوق فرانسه نیز می توان دریافت. در موارد بیمه مسئولیت، هرگاه زیان دیده خسارت خود را از بیمه گر دریافت کرده باشد، حق مراجعه به مالک را ندارد. اما اگر زیان وارده بیش از میزان تعهد بیمه گر باشد، حق مراجعه به عامل ورود زیان برای زیان دیده باقی است (نظری، ۱۳۸۹: ۱۸۱).

و: قابل پیش بینی بودن ضرر

بدون شک هر انسان متعارف و محتاط وقوع بعضی از خسارات را پیش بینی کرده و از وقوع آن جلوگیری می کند اما پیش بینی خسارات دور از ذهن و غیر معمول و جبران آن را نباید بر اشخاص تحمیل کرد. مثلاً هرگاه دیوار خانه ای بر اثر رطوبت سست شده باشد، مالک خانه بایستی ورود خسارت بر اثر ویرانی را پیش بینی کند. در نتیجه هرگاه دیوار ویران شود مالک مقصر شناخته شده و ملزم به جبران خسارت خواهد بود. اثر الزام مالک به پیش بینی ضرر در حقوق ایران این نفع را دارد که زیان دیده را از اثبات تقصیر مالک بی نیاز می سازد. امکان پیش بینی زیان و عدم مقابله با آن، تقصیری است مفروض که مالک برای رهایی از مسئولیت باید خلاف آن را اثبات کند. برعکس، هنگامی که دیوار سالم بر اثر حوادث و عوامل غیرقابل پیش بینی ویران شده و خسارتی به بار آید، مالک مسئول جبران خسارت نیست (همان منبع: ۱۸۴ و ۱۸۲).

س: ضرر نباید از اقدام و کاهلی زیان دیده باشد.

در مواردی که زیان دیده توان احتراز از خطر و جلوگیری از گسترش ضرر را دارد و در دفع ضرر از خود کوتاهی می کند، قوانین مدنی و مسئولیت مدنی حکم روشنی در جبران ناپذیر بودن ضرر یا کاهش از میزان آن ندارد و تنها در ماده ۴ قانون مسئولیت مدنی به دادرس اختیار داده شده است که میزان خسارت را تخفیف دهد (کاتوزیان، ۱۳۹۰: ۳۰۹).

از نظر تاریخی نیز قاعده اقدام، یکی از اسباب معاف شدن مسئول و انتساب ضرر به زیان دیده است و بی مبالاتی و کاهلی او به اثر فعل زیان بار یکی از مصداق های اجرای همین قاعده است. مفاد تبصره ماده ۳۵۵ ق. م. ا در مورد آتش سوزی، از بی مبالاتی زیان دیده در احتراز از خطر و افزودن بر دامنه آن را تأیید می کند. در این تبصره آمده است: در کلیه مواردی که روشن کننده آتش عهده دار تلف و آسیب اشخاص می باشد باید راهی برای فرار و نجات آسیب دیدگان نباشد وگرنه روشن کننده آتش عهده دار نخواهد بود. این حکم ویژه آتش سوزی نیست. بلکه یکی از موارد اعمال قاعده اقدام است و می توان آن را تفسیر وسیع کرد و به موارد مشابه نیز سرایت داد. چنان که ماده ۱۵ قانون بیمه نیز در مقام بیان تکلیف زیان دیده مقرر کرده است: بیمه گذار باید برای جلوگیری از خسارت، مراقبتی را که عادتاً هر کس از مال خود می نماید، نسبت به موضوع بیمه، بنماید و در صورت نزدیک شدن حادثه یا وقوع آن اقداماتی را که برای جلوگیری از سرایت و توسعه لازم است به عمل آورد. از ملاک این دو حکم بخوبی این قاعده به دست می آید که زیان دیده نیز باید در احتراز از خطر و جلوگیری از گسترش میزان ضرر در حدود متعارف بکوشد و اثر سستی و کاهلی او بر عهده دیگری نیست. هر چند که دیگری مقتضی ایجاد ضرر را فراهم کرده باشد (همان منبع: ۳۱۱ و ۳۱۰).

زیان های موجب مسئولیت مدنی به دو گروه تقسیم می شوند گروه اول زیانهای مادی هستند و آن عبارت است از زیانهایی که قابل تقویم به پول باشد و بتوان برای آن معادل مادی از جمله پول قرار داد. خسارت مادی ممکن است در اثر از بین رفتن مالی باشد یا در نتیجه از دست دادن منفعتی و یا از دست دادن یک موقعیت عملی، صرف نظر از اختلافهایی که در خصوص عدمالنفع وجود دارد در صورت پذیرفتن عدمالنفع به عنوان ضرر فایده عملی در مانحن فیه در این است که چنان چه مصرف کننده نتواند انتفاع بهبود و متعارف از مواد غذایی خریداری شده را بنماید حق دارد برای مطالبه خسارت اقامه دعوی کند.

برای مثال برادری هزینه و مخارج برادر از کار افتاده خود را تأمین می‌کرده است برادر توانگر به علت تصادف ناشی از عیب ترمزهای اتومبیل کشته می‌شود. در این فرض آیا برادر مستمند می‌تواند به استناد از دست دادن موقعیت عملی خویش از تولید کننده کالای معیوب مطالبه خسارت کند؟ قانون ایران چنین خسارتی را قابل مطالبه ندانسته است و در ماده ۱ قانون مسئولیت مدنی مقرر داشته است «هر کس... به جان یا سلامتی یا مال یا آزادی یا حیثیت یا شهرت تجارتي یا به هر حق دیگری که به موجب قانون برای افراد ایجاد گردیده لطمه‌ای وارد نماید. مسئول جبران ناشی از عمل خود می‌باشد.» ماده ۶ همان قانون نیز مقرر داشته «در صورتی که در زمان وقوع آسیب زیان دیده قانوناً مکلف بوده و یا ممکن است مکلف شود شخص ثالثی را نگهداری کند و در اثر مرگ او شخص ثالث از آن حق محروم گردد. وارد کننده زیان باید مبلغی به عنوان مستمری به آن شخص پرداخت کند.» منطق و عدالت هیچ تفاوتی بین این شخص و کسی که پدر یا شوهر خود را از دست داده نمی‌بیند چرا که هر دو زیان دیده‌اند و نفعی که از آن محروم شده‌اند هر دو مورد مشروع و اخلاقی است (کاتوزیان، ۱۳۷۰، ص ۱۴۵).

از نظر انطباق با قاعده کلی «هیچ ضرری نباید جبران نشده باقی بماند». هر شخصی که به واسطه عمل دیگری متضرر شود و یا منافعی را از دست بدهد، سبب ضرر و زیان مسئول جبران خسارت وی می‌باشد و فرقی نمی‌کند که این نفع از حقوق مکتسبه بوده و به موجب قانون به وی اعطا شده باشد یا این که یک نفع عملی مشروع، بلکه صرف مشروعیت نفع برای مطالعه جبران آن کافی است.

مبنای احترامی که قانون برای دارایی مادی یا معنوی اشخاص قائل شده این است که هیچ کس نمی‌تواند با قطع جریان منافع دیگری و یا سلب مالکیت. وی را متضرر سازد و فرقی نمی‌کند که این منافع ناشی از مال باشد یا از یک موقعیت و امتیاز اجتماعی و یا از کار و تلاش خود و یا شخص ثالثی مانند نفقه‌ای که شوهر به همسر خود می‌پردازد و مستمری که برادر توانمند به برادر ناتوان خویش پرداخت می‌نماید.

به نظر برخی از حقوقدانان «جبران این بی عدالتی رویه قضایی می‌تواند یکی از دو راه حل را انتخاب نماید یا با کمی مسامحه و روشن بینی از دست دادن این گونه موقعیت‌ها را در حکم تلف مال به شمار آورد و آن را تابع بخش نخست ماده ۱ قانون مسئولیت معنی قرار دهد و یا با پذیرفتن درخواست خسارت معنوی اشخاصی که چنین موقعیت‌هایی را از دست داده‌اند این ضرر را جبران نشده باقی نگذارند» (همان منبع). دکتر درودیان با اشاره به ماده ۲۶۶ قانون مدنی راه حل مسأله را در تعهدات طبیعی جستجو نموده و چنین بیان داشته است «همچنین از آن جا که در حقوق ما نیز برای تعهد طبیعی نوعی اثر حقوقی شناخته شده است (ماده ۲۶۶ قانون مدنی). و تعهد طبیعی می‌تواند مبنای تبدیل تعهد به اعتبار تبدیل دین قرار گیرد، می‌توان با اندکی اغماض بر آن شد که در مثال ما برادر توانگر با تقبل پرداخت نفقه‌ی خواهر یا برادر مستمند و یا از کار افتادی خود دین وجدانی و اخلاقی خویش یعنی یک تعهد طبیعی را تبدیل به یک تعهد مدنی کرده است (درودیان، ۱۳۸۲: ص ۷۹).

گروه دوم: زیان‌های معنوی است که تعاریف متعدد از آن به عمل آمده است بند ۲ ماده ۹ قانون آئین دادرسی کیفری سابق ضرر و زیان معنوی را چنین تعریف کرده است «... ضرر و زیان معنوی که عبارت است از کسر حیثیت یا اعتباری اشخاص یا صدمات روحی».

برخی نیز خسارت معنوی را به عنوان «صدمه به منافع عاطفی و غیر مالی» تعریف نموده‌اند (کاتوزیان، ۱۳۷۶، ص ۱۴۴). قانون صریحاً خسارت معنوی را قابل مطالبه دانسته است، اصل ۱۷۱ قانون اسای مقرر داشته است «هرگاه در اثر تقصیر یا اشتباه قاضی در موضوع یا حکم یا در تطبیق حکم بر مورد خاص ضرر مادی یا معنوی متوجه کسی گردد. در صورت تقصیر یا اشتباه قاضی در موضوع یا در تطبیق حکم بر مورد خاص ضرر مادی یا معنوی متوجه کسی گردد. در صورت تقصیر، مقصر طبق موازین اسلامی ضامن است و در غیر این صورت به وسیله دولت جبران می‌شود و در هر حال از متهم اعاده حیثیت می‌شود» همچنین اصل ۲۲ قانون اساسی چنین مقرر می‌دارد «حیثیت، حان، مال، حقوق، مسکن و شغل اشخاص از تعرض مصون است مگر در مواردی که قانون تجویز می‌کند». همچنین ماده ۱ قانون مسئولیت مدنی مصوب ۱۳۳۹/۲/۷ مقرر داشته است «هر کس بدون مجوز قانونی عمداً یا در نتیجه بی احتیاطی به جان یا سلامتی یا آزادی یا حیثیت یا شهرت تجارتي یا به هر حق

دیگر که به موجب قانون برای افراد ایجاد گردیده لطمه‌ای وارد نماید که موجب ضرر مادی یا معنوی دیگری شود مسئول جبران خسارت ناشی از عمل خود می‌باشد». ماده ۲ گزارش کارشناسی در باره لایحه حمایت از حقوق مصرف کنندگان نیز خسارت معنوی را به رسمیت می‌شناسد این ماده مقرر می‌دارد «کلیه عرضه کنندگان کالا و خدمات منفرداً و متضامناً مسئول صحت و سلامت کالا و خدمات عرضه شده مطابق با ضوابط و شرایط مندرجه در قوانین، یا مندرجات قرار دارد مربوطه یا عرف در معاملات هستند و باید کلیه خسارات مادی و معنوی ناشی از عیوب یا عدم انطباق کالا و خدمات را جبران کنند».

همچنین ماده ۳ لایحه حمایت از حقوق مصرف کنندگان مقرر می‌دارد «عرضه کنندگان کالا و خدمات ضامن صحت و سلامت کالا و خدمات مطابق با مشخصات اعلام شده استانداردهای تدوین شده و ضوابط اعلام شده توسط وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی و دستگاههای ذیربط بوده و باید کلیه خسارات ناشی از عیوب کالا و خدمت را جبران نمایند.» با توجه به این که در ماده کلمه «کلیه خسارات» آمده می‌توان گفت که خسارات معنوی را هم در بر می‌گیرد.

برخی از حقوقدانان بر لزوم جبران خسارت زیاد بر دیه به برخی از قواعد فقهی از جمله «بنای عقلاء» و «قاعده لاضرر» استناد جسته اند که نظر به اختصار از ذکر نظرات، ایشان خودداری می‌کنیم (محقق، ۱۳۶۳، ۴۵). دیوان عالی کشور در رأی اصراری مورخ ۷۵/۴/۵ خسارات مازاد بر دیه را قابل جبران دانسته. متن رأی بدین شرح است «به دلالت اوراق محاکماتی عمل ارتكابی خواندگان ایراد ضرب عمدی منتهی به شکستگی استخوان ساق پای مجنی علیه است که علاوه بر صدور حکم دیه در حق مجنی علیه به جهت تقویت قوای کار خواهان دادگاه خواندگان را به پرداخت ضرر و زیان محکوم نموده است. نظر به اینکه از احکام مربوط به دیات و محتوای مواد قانون را جمع به دیات نفی جبران سایر خسارات وارده به مجنی علیه استنباط نمی‌شود و با عنایت به این که منظور از خسارات و ضرر و زیان همان خسارات و ضرر و زیان متداول عرف می‌باشد. لذا مستفاد از مواد ۱ و ۲ و ۳ قانون مسئولیت مدنی و با التفات به قاعده کلی لاضرر و همچنین قاعده تسبیب و اتلاف لزوم جبران اینگونه خسارات و بلاشکال است بنا به مراتب رأی شعبه پنجم دادگاه حقوقی یک سابق تبریز به اکثریت آراء ابرام می‌گردد (مرعی، ۱۳۸۱: ۲۰).

ب. فعل زیان‌بار

فعل زیان‌بار هم شامل فعل و هم شامل ترک فعل می‌باشد که در زیر هر یک از این موارد را به طور جداگانه مورد بررسی قرار می‌دهیم.

الف. فعل

برخی نامشروع بودن عمل زیان‌بار را به معنی تقصیر محسوب نموده و در این که اقدام زیان‌آور از ارکان مسئولیت مدنی محسوب شود تردید نموده و عنوان کرده‌اند که لزوم این رکن از مسئولیت مدنی، مشکل دور را به وجود می‌آورد. بدین توضیح که از یک طرف تحقق مسئولیت مدنی، مشروط به عمل زیان‌آور است و ناروا بودن آن اقدام نیز مشروط به اضرار به دیگری، یعنی به وجود مسئولیت مدنی می‌باشد. به عبارت دیگر، اگر اقدام زیان‌آور مشروع باشد، ناروا بودن آن منتفی است. فرض کردن رکن اول همواره انسان را از رکن دوم بی‌نیاز می‌سازد. حال، منظور نویسندگان از رکن دوم مسئولیت مدنی، ضامن شناختن اشخاص است که به طور نامشروع ضرری وارد نمایند. اعم از این که مقصر باشند یا نباشند. تقصیر نوعی و وجود نفس ضرر به تنهایی برای حذف این رکن کافی نیست و در عمل زیان زننده (فاعل). باید عدم مشروعیت و ناروایی نهفته باشد. والا اگر ضرری قبیح و ناروا نباشد، یا عمل فعل ناروا و نامشروع نگردد، مسئولیت به وجود نخواهد آمد و این به معنای دور نخواهد بود (داراب پور، ۱۳۸۹: ۱۳۲ و ۱۳۱).

به رغم آنچه گفته شد، انجام کارهای مباح و مشروع هر چند که ضرر بار باشند به شرطی که سوءاستفاده از حق محسوب نشوند، موجب مسئولیت مدنی نمی‌شود. برای این که شخص در مقابل دیگران مسئول باشد باید مرتکب اقدام ناروایی شده باشد. این اقدام ممکن است فعل باشد یا ترک فعل باشد ممکن است لفظی باشد یا عملی. پس اگر کسی دارای علم و اطلاعاتی باشد که بدون انجام فعل یا لفظ بتواند با اقدام ناروای خود به دیگری ضرر وارد کند، باز هم اقدام او زیان‌آور محسوب می‌شود. مثلاً اگر کسی با تسخیر ارواح یا به کار گرفتن موجوداتی غیر انسان و حیوان و یا با اراده خویش ضرر وارد کند، در این که اقدام او موجب ضمان است تردید نباید نمود (همان منبع: ۱۳۳).

ب. ترک فعل

اگر ترک فعل از نظر اخلاقی ناپسند باشد و یا حتی حرمت داشته باشد ولی قانون گذار تکلیف به آن فعل ننموده باشد، نمی توان مسئولیت مدنی را بر ترک کننده فعل بار نمود. به عبارت دیگر، اگر کسی تکلیف قانونی به حمایت از کسی نداشته باشد، ترک فعل وی موجب ضمان نمی شود (همان منبع: ۱۳۳).

در مورد کارهایی که شخص انجام داده است، اگر از حدود متعارف و احتیاط خارج باشد می توان به آسانی او را مقصر و مسئول شناخت. ولی نسبت به کارهایی که شخص انجام نداده است، در صورتی باید او را خطاکار دانست که ثابت شود موظف به انجام آن بوده و در این مورد به تعهد خود وفا نکرده است (کاتوزیان، ۱۳۸۷: ۵۵). بنابراین ترک فعل ممکن است ناشی از قرارداد باشد یا در زمره تکالیف قانونی باشد یا ممکن است از بی احتیاطی شخص حاصل شود. البته در خصوص انجام ندادن تکالیف عرفی اختلاف شده است.

ج. رابطه سببیت

اثبات ورود ضرر به زیان دیده و همچنین ارتکاب تقصیر یا وقوع فعلی از طرف خواننده یا کسانی که مسئولیت اعمال آنان با اوست، به تنهایی دعوی خسارت را توجیه نمی کند، باید احراز شود که بین دو عامل ضرر و فعل زیان بار رابطه سببیت وجود دارد: یعنی ضرر از آن فعل ناشی شده است. در مواردی که تقصیر شرط ایجاد مسئولیت نیست، رابطه سببیت اهمیت بیشتری پیدا می کند و اثبات وجود آن نیز دشوارتر می شود. زیرا جایی که تقصیر از ارکان مسئولیت است تنها به حوادثی توجه می شود که در اثر بی احتیاطی و غفلت شخص رخ داده است و زیان به بار آورده است (کاتوزیان، ۱۳۹۰: ۴۳۵ و ۴۴۴). ولی هنگامی که این عنصر نیز در محدود ساختن حوادث مؤثر در ایجاد ضرر به کار نیاید، دادرس ناچار باید از میان همه شرایط و اسبابی که باعث ایجاد ضرر شده است، علت اصلی را پیدا کند. این جستجو کاری است بسیار دشوار، چندان که پاره ای از نویسندگان تلاش در این راه را بیهوده دانسته اند (کاتوزیان، ۱۳۹۰: ۴۳۵ و ۴۴۴).

مبحث دوم: وظایف و مسئولیت های قانونی پلیس راهور

ضوابط تعیین سبب مسئول در حوادث رانندگی در رویه کارشناسان راهور طبق قواعد مسئولیت مدنی که شامل پلیس نیز می شود، برای تحمیل مسئولیت جبران خسارت بر اشخاص، وجود سه رکن ضروری است: ضرر، فعل زیان بار و رابطه سببیت میان ضرر وارده و فعل زیان بار. در این میان عواملی نیز وجود دارد که در صورت تحقق، حسب مورد، یکی از این ارکان را هدف قرار داده و با از بین بردن آن به نحو جزئی یا کلی، مانع از تحقق مسئولیت می شود. یکی از این علل که با تأثیر بر رکن رابطه سببیت، منجر به ازهم گسستن این رابطه و کاهش یا عدم مسئولیت مدنی پلیس در قبال خسارت وارده توسط او می شود، مشارکت زیان دیده در ضرر وارده به خود می باشد با عنایت به عدم تخصیص قاعده مذکور در قوانین خاص مربوط به مسئولیت پلیس، می توان گفت از حیث شمول این قاعده به طور کلی، تفاوتی میان مسئولیت پلیس و دیگر اشخاص وجود ندارد. به دیگر سخن، در مواردی که طبق قوانین، تقصیر زیان دیده، حسب مورد موجب کاهش یا عدم مسئولیت عامل زیان می شود، همان معیارهای موجود در قواعد عمومی اعمال می شود و مواردی همچون عمد زیان دیده در برخورد با اشیاء که در معبر عمومی هستند (با وجود وسعت راه). و... بدون وجود وجه ممیز در مورد پلیس نیز اعمال می شود. از جمله نهادهای وابسته به سازمان پلیس، پلیس راهور است که یکی از وظایف آن، تهیه و تنظیم و اجرای طرح های 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. در خصوص مسئولیت مدنی ناشی از فعل و ترک فعل پلیس این گونه باید گفت که بی توجهی و قصور اشخاص و سازمان ها مانند شهرداری ها، ادارات راه و ترابری، برق، آب، گاز، مخابرات یا پیمانکاران آنها معمولاً منجر به وقوع تصادفات مرگباری می شود و صدمات جبران ناپذیری بر مردم و دولت تحمیل می کند. همان گونه که گذشت سازمان های یاد شده باید قبل از هرگونه عملیات، هماهنگی لازم را با پلیس راهور انجام دهند و محدوده کارگاهی عملیات را با

نصب علایم استاندارد، ایمن سازی کنند و برابر مواد ۲۱۱ و ۲۱۲ آیین نامه 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 غیراین 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 علت نامه تصادف، میزان مسئولیت آنها را تعیین و به مراجع قضایی منعکس کنند. حال در این زمینه باید در نظر داشت که در کشور ما برخلاف کشورهای پیشرفته، بنا به دلایل گوناگون، شهروندان در مقابل زیانهای وارد شده به آنان، به ندرت علیه پلیس یا سازمان مربوط طرح دعوا می‌کنند که:

- اگر فعل یادشده به طور مستقیم موجب حادثه زیان بار شود و همچنین همراه با تقصیر باشد، ضابطان به عنوان مباشر مقصر، در مقابل زیان دیده اعم از شخص تحت تعقیب یا سایر اشخاص، مسئول هستند.

- اگر فعل یادشده مستقیماً موجب حادثه زیان بار 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.

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

- اگر چنین فعلی همراه با تقصیر نباشد با توجه به اینکه مبنای مسئولیت در این مورد قاعده تسبیت 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، عهده دار مسئولیت نیستند. اگر علاوه بر فعل پلیس، زیان دیده یا شخص دیگری در حادثه زیان بار دخالت داشته باشد، تعیین مسئولیت با توجه به نقش هر کدام براساس قواعد مربوطه، به عمل خواهد آمد.

به طور کلی هر تصادف نتیجه فرآیند عوامل متعددی است که همگی به هم مرتبط می‌باشند و از زمان‌های دور آغاز و در نهایت به صحنه تصادف ختم می‌شوند. پس علت تصادف، آن دسته از اوضاع و احوال و عواملی را در صحنه تصادف گویند که در وقوع تصادف به طور کلی مؤثر بوده، به ترتیبی که اگر یکی از این عوامل از صحنه تصادف حذف شود، تصادف واقع نمی‌شود. بر مبنای همین تعریف است که می‌گوییم در تصادفی که راننده‌ای فاقد گواهینامه و مهارت است، شرط نداشتن گواهینامه او امکان دارد علت تصادف نباشد، ولی می‌تواند در وقوع تصادف ناشی از عدم مهارت راننده، مورد توجه قرار بگیرد. بنابراین هر وضع و موقعیتی را که سهمی در وقوع تصادف داشته باشد علت تصادف گویند. کشف و بررسی علت تصادفات و تعیین مقصر آن نیازمند مجموعه‌ای از ضوابط و معیارها می‌باشد این ضوابط معمولاً از دو جهت مورد بررسی قرار می‌گیرند:

۱-۲- از جهت فنی

بدین سبب از لحاظ فنی بررسی می‌شود که مشخص شود چه عاملی (مادی و فیزیکی). موجب بروز تصادف شده و همچنین چه عاملی بیش از سایر عوامل سبب بروز تصادف می‌شود.

۲-۲- از جهت قضایی

منظور از بررسی و رسیدگی از جنبه قضایی آن است که تعیین و معلوم گردد که علت یا علل اصلی وقوع تصادف چه بوده است. البته باید توجه داشت که این نظریه (کارشناسی). همانند اظهار نظر قضات، دارای جنبه قضایی نبوده و صرفاً اظهار نظر و عقیده بوده و مانند سایر گزارش‌های پلیس می‌باشد. البته در این بررسی ضمن تعیین علت وقوع تصادف باید مقصر را تعیین نمود. بنابراین شناخت این علت‌ها ظرافت و دانش کار کارشناسی است و کارشناس تصادفات باید تسلط کامل به این امور و دانش شناخت آن را داشته باشد وگرنه از همان ابتدا مسأله تشخیص لوٹ می‌گردد و شخص یا اصلاً به حق خود نمی‌رسد و یا اینکه مجدداً بتواند به حق خود برسد، مدت‌ها طول خواهد کشید و هزینه‌های مضاعفی نیز متحمل خواهد شد. آنچه از دیدگاه

کارشناسی اهمیت دارد، ثبت اطلاعات واقعه در گزارش کارشناس اعم از اطلاعات مربوط به راه و اطلاعات مربوط به رانندگان و عابرین و اطلاعات مربوط به وسایل نقلیه می‌باشد که در تعیین خطای یا خاطیان نقش اساسی دارد. در مراحل بعدی وظیفه مقامات قضایی است که با توجه به اطلاعات موجود مقصر را مشخص نمایند.

تقصیر عبارت است از: انجام دادن یا ترک کار به نحوی که هر انسان متعارفی که در آن موقعیت قرار گیرد می‌تواند حدوث نتیجه سوء احتمالی را پیش بینی کند. به عنوان مثال راندن اتومبیل با سرعت غیر مجاز در راهها و عبور از چراغ قرمز، وقوع تصادفات را محتمل می‌سازد (روشنی، ۱۳۸۷، ص ۱۹۴). در ذیل ماده ۳۳۶ قانون مجازات اسلامی (سابق)، تقصیر اعم از بی احتیاطی، بی مبالاتی، عدم مهارت و عدم رعایت نظامات دولتی بیان شده است. مقامات قضایی در پرونده‌های جرائم رانندگی برای تشخیص عنصر روانی جرم و برای تمیز و درک تقصیر راننده‌هایی که سبب قتل یا ایراد ضرب دیگری شده است، لزوماً بایستی براساس داوری عرف راهنمایی و رانندگی، نحوه رفتار مورد نظر را با رفتار متعارف رانندگی در همان شرایط وقوع حادثه مورد ارزیابی و سنجش قرار دهند و این کار معمولاً توسط کارشناسان تصادفات صورت می‌گیرد.

از این رو نظریه کارشناس تصادفات در مرحله دادرسی بسیار حائز اهمیت و نقش حساسی در اجرای عدالت ایفا می‌کند. زیرا اوست که پس از بازدید و بررسی آثار صحنه تصادف با رعایت اصول علمی به تنظیم کروکی مربوط به صحنه تصادف می‌پردازد و پس از شرح ماقوع تصادف و با توجه به شرایط وقوع تصادف قادر خواهد بود که درباره نحوه رفتار راننده به داوری پرداخته و راننده مقصر را با ذکر نوع تقصیر او که اعم از بی احتیاطی، بی مبالاتی، عدم رعایت نظامات دولتی و عدم مهارت در گزارش خود به دادگاه معرفی می‌کند.

نکته حائز اهمیت این که، نظریه کارشناس برای دادگاه موضوعیت ندارد، بلکه فقط در صورتی که دادگاه یقین حاصل کند که آن نظریه کاشف از حقیقت است می‌تواند بر اساس آن حکم صادر کند، در غیر این صورت نظریه کارشناس قابل اعتراض خواهد بود و باید از طریق جلب نظر هیأت کارشناسان رسمی، دادگاه به کشف حقیقت دسترسی پیدا کند. در ادامه به طور مختصر به بیان هر یک از آنها می‌پردازیم.

۳-۲- علل عادی یا اصلی

۳-۲-۱ بی احتیاطی

بی احتیاطی عبارت است از اقدام به امری که مرتکب آن بدون توجه به عواقب و نتیجه احتمالی، که قابل پیش بینی برای انسان متعارف است، باعث ایراد صدمه یا ضرر و زیان به دیگری می‌شود و بر اساس این تعریف بی احتیاط کسی است که بدون توجه به عواقب و نتیجه کاری که برای یک انسان متعارف قابل پیش بینی است اقدام به انجام آن کار می‌نماید (بازدار، ص ۱۱۸- میرحسینی، ص ۱۹۷). دکتر لنگرودی معتقد است: بی احتیاطی در مقابل غفلت به کار می‌رود، یعنی غفلت از جنس ترک است و بی احتیاطی از جنس فعل، که عبارتست از ارتکاب عملی از روی ترک پیش بینی و حزم که حقاً باید آن پیش بینی یا حزم، رعایت می‌شد. یعنی توقع آن عرفاً از فاعل می‌رفت. بی احتیاطی به معنای عام شامل بی مبالاتی هم هست (لنگرودی، ۱۳۸۳، ص ۱۱۶ و ۱۱۷).

۳-۲-۲ بی مبالاتی

بی مبالاتی عبارتست از اقدام به امری که از نظر قوانین و مقررات انجام آن عمل ممنوع بوده، اما مرتکب با بی توجهی و از روی لا قیدی آن عمل را انجام می‌دهد و باعث صدمه و خسارت به دیگری می‌شود. مانند راننده‌ای که وسیله نقلیه دارای عیب و نقص فنی را در راه به کار بیندازد در حوادث رانندگی این لا قیدی تحت عنوان «نبایدها» در مقررات قید گردیده مثل اینکه رانندگان نباید از چراغ قرمز عبور کنند، نباید از خط ممتد بگذرند نباید وسیله نقلیه را با عیب و نقص فنی به کار بیندازند و امثال آنها (فرزام، پیشین، ص ۲۴).

۳-۲-۳ عدم مهارت

حسن انجام بعضی از امور و کارهای فنی از جمله رانندگی، مستلزم داشتن مهارت یا توانایی خاصی است که فقدان این توانایی‌ها، عدم مهارت محسوب می‌شود. مهارت عبارتست از توانایی لازم برای مبادرت به کارهای فنی. ماهر به کسی گفته

می‌شود که دارای دانش، تجربه و آمادگی جسمانی و ورزیدگی عضلانی لازم جهت کارهای مخصوص باشد. به عنوان مثال راننده ماهر کسی است که به قوانین رانندگی آشنا و ورزیدگی و هماهنگی عضلانی لازم بین مغز و دست و پاها و قوای سامعه و باصره را برای اتخاذ و اعمال تصمیم مناسب در رانندگی داشته باشد. برای رانندگی چهار نوع مهارت بیان شده است که به جهت اختصار مطلب فقط عنوان آنها را بیان می‌کنیم:

۱. مهارت در کنترل وسیله نقلیه ۲. مهارت در تشخیص وضع جاده ۳. مهارت در تشخیص وضع عبور و مرور ۴. مهارت در دقت و توجه

۴-۳-۲-عدم رعایت نظامات دولتی

عدم رعایت نظامات دولتی، رعایت نکردن هر نوع نظامات دولتی اعم از قانون، آیین نامه، تصویب نامه، بخشنامه‌ها را شامل می‌شود (فرزام، پیشین، ص ۲۴).

۴-۲-علل مشدده

علل مشدده عللی هستند که باعث تشدید مجازات راننده در صورت انتساب تقصیر در حادثه می‌گردند و حسب مقررات موجود (مواد ۱۱۸ و ۱۱۶ ق.م.ا). توجه به تشخیص این علل که عمدتاً در علت تامه یا علت اصلی تأثیر مستقیم دارند از اهمیت زیادی برخوردار است. زیرا درج این علل باعث افزایش مجازات کیفری مرتکب می‌گردد و عبارتند از: تجاوز از سرعت مقرر، نداشتن پروانه رانندگی، مستی، نقص فنی وسیله نقلیه، تصادف در محل عبور ممنوع، تصادف در گذرگاه عابر پیاده و برابر ماده ۱۱۶ کمک و یاری نرساندن به مصدومین و فرار از محل تصادف. مواردی که در ماده ۱۱۸ ق.م.ا بیان شده است به نحوی مربوط به عدم رعایت نظامات دولتی می‌شود. اما به دلیل اهمیتی که دارند به صورت جداگانه بیان شده و از علل تشدید مجازات به حساب آمده‌اند. علت پیش بینی این موارد آن است که احتمال وقوع تصادف در این موارد بسیار زیاد می‌شود (زراعت، ۱۳۸۳، ص ۱۰۷۲).

۴-۱-۲-مستی

اثبات مستی در رانندگی با توجه به قوانین (حدود مجازات‌های اسلامی). کاری بسیار حساس و دشوار است و با ابزار فعلی راهور (به ویژه کارشناسان تصادفات)، امکان اثبات آن فراهم نمی‌باشد، ولی امکان اظهار نظر به صورتی که قابل درک برای مقامات قضایی باشد وجود دارد. مثل اینکه بگوید: من بوی شدید الکل را از مشام راننده استشمام نمودم یا اینکه راننده هنگام مواجهه با من حالت عادی نداشته و کنترل کافی هنگام راه رفتن و بیان کلمات نداشته است.

۴-۲-۲-نداشتن پروانه رانندگی

کارشناس باید صلاحیت راننده را احراز و در این خصوص به صراحت اظهار نظر کند، زیرا برابر مقررات فعلی، نداشتن گواهینامه در هنگام تصادف، موجب مسئولیت است (فرزام، پیشین، ص ۲۵). به موجب ماده ۲۶ آیین نامه راهنمایی و رانندگی، رانندگی بدون گواهینامه ممنوع است و باید گواهینامه رانندگی متناسب با آن وسیله نقلیه را دارا باشد. فردی که در امتحان گواهینامه پذیرفته شده اما گواهینامه او صادر نشده است، مشمول ماده ۷۱۸ ق.م.ا می‌باشد و همچنین راننده‌ای که با گواهینامه پایه دوم، وسایط نقلیه سنگین را میراند (زراعت، پیشین، ص ۱۰۷۳). کسی که گواهینامه خود را تمدید نموده است فاقد گواهینامه محسوب نمی‌گردد. همچنین کسانی که گواهینامه رانندگی دارند ولی شرایط اختصاصی رانندگی با وسیله نقلیه را ندارند، فاقد پروانه محسوب نمی‌گردند. نظیر راندن مینی بوس که داشتن سن ۲۳ سال و گذشتن یک سال از تاریخ اخذ گواهینامه برای راندن آن ضرورت دارد.

۴-۳-۲-به کار انداختن وسیله با عیب و نقص فنی

در این مورد کارشناس باید هنگام رسیدگی به تصادف، نوع نقص فنی و زمان بروز آن و تأثیر این نقص را در حادثه مشخص و در نظریه خود دخالت دهد. موارد نقص فنی در تبصره ۱ ماده ۱۰ آیین نامه اجرایی قانون نحوه رسیدگی به تخلفات مصوب ۱۳۵۰/۵/۹ بیان شده و ماده ۲۰۰ آ.ر.ر نیز رانندگی با این وسایل را ممنوع کرده است. عیب و نقص مکانیکی باید قبل از به کار

انداختن اتومبیل یا وسیله نقلیه موتوری وجود داشته باشد و الا هرگاه در زمان تصادف غفلتاً به وجود آید و خراب گردد از موجبات تشدید نخواهد بود.

۴-۴-۲- تجاوز از سرعت مقرر

اثبات سرعت غیر مجاز نیازمند یک بررسی علمی است که در حال حاضر در ایران فقط در صورت وجود خط ترمز وسیله نقلیه در صحنه تصادف تعیین سرعت مقدور است، که البته با وارد شدن ترمز ABS، این قواعد و فرمول‌ها هم فاقد کارایی و ارزش هستند.

۴-۴-۵- عبور از محل ممنوع

مسیر مجاز و ممنوع به وسیله علائم راهنمایی و با اختیار کارشناسان راهنمایی و رانندگی مشخص می‌گردد. وقتی راننده‌ای در مسیر ممنوع تصادف می‌کند، به طور قطع در حادثه مسئولیت دارد ولی میزان این مسئولیت، بستگی به آن دارد که راننده مقابل هم رعایت مقررات را کرده باشد. اگر عبور از محلی در مقررات ممنوع شده باشد، اما در محل مشخص نشده باشد، شمول این ماده (۱۱۸ ق.م.ا). نسبت به چنین موردی محل ایراد است (زراعت، پیشین، ص ۱۰۷۴).

۴-۴-۶- تصادفات در کانال عابر پیاده

کانال عابر پیاده، معبر امن عابرین است و باتوجه ماده ۱۴۱ آیین نامه راهور، در گذرگاه پیاده یا کانال عابر پیاده، حق تقدم با عابر است و حساسیت موضوع به لحاظ امنیت عابرین در عبور از گذرگاه‌های مجاز است.

۴-۴-۷- عدم مساعدت به مصدومین و ترک صحنه تصادف

برابر ماده ۷۱۶ ق.م.ا اشعار می‌دارد «هرگاه مصدوم احتیاج به کمک فوری داشته و راننده با وجود امکان رساندن مصدوم به مراکز درمانی و یا استمداد از مأمورین انتظامی از این کار خودداری کند و یا به منظور فرار از تعقیب، محل حادثه را ترک و مصدوم را رها کند، حسب مورد به بیش از دو سوم حداکثر مجازات مذکور در مواد ۷۱۴ و ۷۱۹ محکوم خواهد شد. دادگاه نمی‌تواند در مورد این ماده اعمال کیفیات مخففه نماید» قانون مجازات خودداری از کمک به مصدومان و رفع مخاطرات جانی مصوب ۱۳۵۴ (اصلاحی ۱۳۱۶). مقرراتی را در مورد کمک به مصدومین بیان کرده است که منصرف از راننده می‌باشد و اگر راننده، مصدوم را به بیمارستان برساند و سپس فرار کند، مشمول این ماده نخواهد بود. در صورتی که مصدوم بلافاصله بعد از وقوع حادثه رانندگی فوت شود، مسئله کمک رساندن به آن منتفی می‌گردد و حضور راننده در محل تصادف تأثیری در نجات مصدوم از عوارض تصادف، نمی‌تواند داشته باشد و در چنین موردی تشدید کیفر متهم به عنوان ترک محل حادثه به منظور فرار از تعقیب، براساس این ماده مخالف با مفهوم و منطق ماده است.

۵-۲- نقش پلیس راهور در کنترل ترافیک

ترافیک عبارت است از عبور و مرور وسایل نقلیه عابرین پیاده و حیوانات در راهها یا مجموعه تغییر موقعیتهای زمانی و مکانی اشخاص و کالاها در یک محدوده جغرافیای که موضوع علم ترافیک را تشکیل می‌دهد. اما گاهی به دلیل تراکم بیش از حد ظرفیت وسایل نقلیه در خیابانها و عدم رعایت قانون از سوی رانندگان و عابرین و همچنین عدم مدیریت پلیس در عبور و مرور وسایل نقلیه و عابرین باعث به وجود آمدن اختلالاتی در سیستم ترافیک می‌شود که نیاز به مطالعه و برنامه ریزی حساب شده دارد. می‌توان سیستم ترافیک را به یک رایانه تشبیه نمود که در آن سه بخش زیر قابل طرح و بررسی است.

الف). سخت افزار شامل:

۱- تجهیزات ۲- طرح هندسی ۳- خط کشی محوری (علائم افقی و عمودی). ۴- شیب تقاطع

ب). نرم افزار شامل:

۱- مدیریت تقاطعات (نقش پلیس و مهندسی ترافیک). ۲- زمان بندی (هوشمند و نیمه هوشمند).

ج). استفاده کننده‌ها شامل:

مسافرکش‌ها ۲- عابرین ۳- رانندگان

افزایش تعداد وسایل نقلیه در شهرها که بستگی به عوامل متعددی نظیر رشد جمعیت، اوضاع اجتماعی، اقتصادی تحولات فرهنگی و چگونگی بهره‌وری از زمین دارد مسائل و مشکلاتی می‌آفریند که هم اکنون بسیاری از شهرهای ایران با آن روبرو هستند از میان این مشکلات می‌توان به موارد زیر اشاره نمود.

۱- عدم وجود قوانین و یا ضعف در قوانین و مقررات ۲- مشکلات نظارتی و اجرایی ۳- مشکلات آموزشی و تبلیغات ۴- عدم تناسب راهها با تعداد وسائط نقلیه. امروزه با وجود تمام پیشرفته‌ها و فن‌آوری‌های جدید که در سطح دنیا به وجود آمده است اما باز هم هیچ کشوری در کنترل ترافیک بی‌نیاز از مأمورین کارآمد و آموزش دیده نبوده است (کشاورزی نیا، و رحیمی ترکاشوند، ۱۳۸۲).

۲-۶- عملکرد مأمورین راهنمایی و رانندگی

در این خصوص عملکرد مأمورین راهنمایی و رانندگی را به دو دسته عمده نقش‌های مستقیم (اجرایی)، و نقش‌های غیر مستقیم (نظارتی)، تقسیم می‌نماییم. البته معیار ما برای این تقسیم‌بندی صرفاً جدا نمودن وظایف نظارتی و اجرایی مأمورین نخواهد بود زیرا بر همگان واضح و مبرهن است که این دو نقش همواره در حیطه وظایف مأمورین توانا باید وجود داشته باشد بلکه به جهت تبیین بهتر نواقص موجود ناگزیر به این تقسیم‌بندی شده‌ایم تا عملاً کمبودها و نارسایی‌ها را به طور مشخص بیان نماییم.

۲-۷- نقش‌های غیر مستقیم مأموران پلیس (نقش‌های نظارتی).

نقش نیروهای انتظامی و مخصوصاً راهنمایی و رانندگی برای رعایت و تضمین قوانین رانندگی از اهمیت ویژه برخوردار است. پلیس در اغلب کشورهای جهان از پیشرفته‌ترین وسایل مدرن جهت وادار نمودن رانندگان به رعایت قوانین استفاده می‌نماید. در بسیاری از کشورهای در حال توسعه منابع بسیار محدودی در اختیار پلیس ترافیک قرار دارد و پلیس مذکور آموزش لازم برای اجرای مسئولیتهای خود را ندارد. معمولاً در کشورهای در حال توسعه در حدود ۴ الی ۵ درصد بودجه پلیس در اختیار پلیس ترافیک قرار می‌گیرد خود بودجه پلیس نیز معمولاً کم است. در نتیجه پلیس ترافیک خاص در مقابله مناسب با مشکلات جدی ترافیک و ایمنی معابر در اختیار ندارد (همان).

۲-۸- نظارت بر نحوه اجرای مقررات

۲-۸-۱- نظارت بر نحوه اجرای مقررات توسط عابرین پیاده

عابرین پیاده یکی از عناصر ثابت و مهم ترافیک شهری هستند که شاید بتوان گفت اکثر قریب به اتفاق آنان فاقد آموزش‌های ترافیکی بوده و عده کثیری از آنها مرتکب تخلفات عدیده‌ای می‌شوند. که باعث ازدحام و کندی ترافیک، حتی انسداد و از علل عمده تصادفات می‌گردند. که نظارت بر رفتار آنان در معابر بایستی به صورت جدی از سوی مأمورین انجام گیرد.

۲-۸-۲- نظارت بر نحوه اجرای مقررات توسط رانندگان

با شتاب حاصل از پیشرفت صنعتی و تأثیر آن در بخش‌های مختلف زندگی انسان رانندگان نیز که به دلیل شغل خود و شب کاری، مشکلات ناشی از ارتباط با ارباب رجوع‌های مختلف خستگی ناشی از راندن پیاپی دوری از خانواده و ... همواره در معرض تأثیر عوامل استرس‌زا هستند جایگاه ویژه‌ای را از لحاظ اهمیت به خود اختصاص می‌دهند. مسائل و مشکلات عدیده‌ای در رابطه با رانندگان فعال در بخش حمل و نقل جاده‌ای و نیز درون شهری وجود دارد. یکی از عوامل که تأثیر گذار در افزایش نقش راننده به عنوان ویژه‌ترین عامل ایجاد (تصادفات)، می‌باشد عدم وجود نظارت و کنترل‌های لازم در این خصوص توسط مأمورین راهنمایی و رانندگی است. می‌توان نقش مأمورین را در این مورد شامل موارد ذیل دانست: کنترل نظارت بر محل استقرار مسافر کسها و تاکسیها که اغلب به صورت غیر مجاز در معابر عمومی حضور دارند.

نظارت بر سرعت رانندگان: با توجه به زمان بندی چراغ‌های غیر هوشمند از طرف پلیس بر اساس سرعت طرح خیابانها سرعت غیر مجاز رانندگان در تقاطعات باعث می‌شود زمانی که راننده به تقاطع بعدی می‌رسد با حجمی از ترافیک روبرو گردد که هنوز به طور کامل تخلیه نشده است و این رانندگان باعث بروز مشکل بار اضافی ترافیک در تقاطعات می‌گردند. که در نتیجه زمان تخلیه حجم ترافیک تقاطع را افزایش داده که این خود مخالف اصل روانی جریان ترافیک می‌باشد. گاهی نیز دیده می‌شود برخی رانندگان بدون مهارت خود باعث اختلال در روانی ترافیک می‌گردند بالطبع همه رانندگان این انتظار را دارند که

رانندگانی که در معابر حضور می‌یابند دارای مهارت می‌باشند در صورتی که رانندگان کم مهارت از وسائل هشدار دهنده و اخباری جهت اعلام عدم مهارت خود استفاده نکنند سایر رانندگان رعایت حال آنان را نخواهند نمود و این خود منجر به تصادفات می‌گردد.

۹-۲- نظارت بر معاینه فنی وسایل نقلیه

بررسی‌های آماری و مطالعات به عمل آمده در کشور نشان می‌دهد که از هر یکصد وسیله در حال تردد روی جاده‌های ایران تنها ۲۸ وسیله دارای حداقل استانداردهای ایمنی قابل قبول می‌باشند ۷۲ وسیله دیگر به خاطر اشکالات فنی و کمبودهایی در سیستم‌های روشنایی، ترمز، تایرها و اشکالات دیگر بر طبق قانون نباید اجازه حرکت روی جاده‌ها را داشته باشند.

۱۰-۲- نظارت بر پارکهای غیر مجاز در وسایل نقلیه

متوسط سطحی که برای توقف یک اتومبیل در نظر گرفته می‌شود ۱۴ متر مربع است. از طرف دیگر چون اتومبیل وسیله شخصی است حداقل دو جای پارک برای آن لازم است یکی در محل سکونت صاحب آن و دیگری در محل کسب و کار بسیاری از شهرها و به خصوص مراکز و محلهای اصلی کسب و تجارت برای زمان حال و رتافیک فعلی طراحی و ساخته نشده است. به همین دلیل در بیشتر شهرها با مشکل سر در گمی رانندگان برای پیدا نمودن محلی جهت پارک وسیله نقلیه خود برخورداری می‌نماییم شاید تصور شود که اختصاص کناره‌های خیا بانها برای توقف وسیله نقلیه راه حل این مشکل باشد. اما باید بدانیم که این خود نوعی موجب اختلال در تردد وسایل نقلیه به طور غیر مستقیم می‌گردد و همچنین این مسائل به نوبه خود موجب کاهش ظرفیت خیابانها خواهد گردید. با یک محاسبه سرانگشتی خواهید دید که پارکهای غیر مجاز وسیله نقلیه چه صدمات عظیمی به جریان ترافیک وارد خواهد نمود. در هر حال حاضر می‌توان با توجه به محدود بودن ظرفیت خیابانها به نقش مأمورین در خصوص نظارت بر پارک وسایل نقلیه در حاشیه خیابانها در مکانهای پارک ممنوع و توقف ممنوع اشاره نمود. همچنین نظارت مأمورین بر مطابق بودن پارک وسایل نقلیه در زاویه پارک مناسب حاشیه خیابانها و پارکومترهای حاشیه خیابانها بسیار جدی و مؤثر است.

۱۱-۲- رسیدگی به تصادفات در حداقل زمان ممکن

از زمان وقوع تصادفات تا لحظه‌ای که عامل نیروی انتظامی بر سر صحنه حضور می‌یابد مدتی به طول می‌انجامد که این باعث کاهش ظرفیت معبر و در نتیجه افزایش سفر رانندگان می‌شود که از محل مذکور می‌گذرند. در چهارچوب امکانات مرکز کنترل ترافیک و با استفا ده از اپراتورهای آموزش دیده اقدام به اندازه گیری زمان مذکور تحت عنوان شاخص عملکرد راهنمایی و رانندگی تهران که خود زیر مجموعه پروژه بزرگتری تحت عنوان اثر تصادف بر ظرفیت معابر بوده گردیده میانگین رسیدگی به تصادفات توسط پلیس ۱۶ دقیقه در بزرگراهها به دست آمده است. و همچنین بطور کل متوسط حضور عوامل راهنمایی و رانندگی در صحنه تصادف ۲۶ دقیقه لحاظ گردیده است. در باب مسئولیت مدنی ناشی از گزارش خلاف واقع باید بیان کرد که تبصره واحد ماده ۵ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۸۹/۱۲/۲۶ بیان می‌دارد: در صورتی که ثابت شود مأموران و نیز داوطلبان یاد شده در ماده ۲ این قانون سبب فعل زیان بار بوده دارای مسئولیت خواهد بود. در نظریه شماره ۷/۱۲۳۷/۱۳۹۰/۰۲/۲۷ اداره حقوقی قوه قضاییه در خصوص اینکه چنانچه طرفین تصادف مبادرت به صحنه‌سازی متوجه وی است یا خیر؟ اینچنین آمده است: «اگر افسر یا امعان دقت کافی و رعایت ضوابط قانونی متوجه صحنه سازی 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 (فاریر، ۲۰۰۹: ۴۹۴).

۱۲-۲- مدیریت تصادفات

سیستم مدیریت تصادفات باعث سرعت در شناسایی محل تصادفات توسط مسئولین خواهد شد که در نتیجه عکس العمل های مناسب جهت به حداقل رساندن تاثیرات منفی تصادفات در تردد وسایل نقلیه انجام می گیرند. در این سیستم با استفاده از شناسایی های خاص با سرعت و دقت محل تصادف مشخص شده و عملیات لازم برای به حداقل رساندن تاثیرات معین می شود. با استفاده از امکانات این سیستم مسئولان خواهند توانست سریعاً و دقیقاً محل تصادف را شناسایی نموده و با تصمیم مناسب تاثیرات منفی تصادفات بر تردد وسایل نقلیه و کالاها را کاهش دهند. نظارت بر حرکت وسایل نقلیه در یک منطقه گسترده توسط مرکز کنترل ترافیک انجام می گیرد. ولی تصمیم گیری در محل تصادف توسط پلیس انجام می شود با بهره گیری از خدمات این روش پلیس خواهد توانست جهت به حداقل رساندن احتمال تصادفات بعدی و تاثیرات منفی تصادفات اولیه بهترین را بگیرد این نکته در جلوگیری از تصادفات مجدد در محل تصادفات اول به خصوص در آزاد راهها و بزرگراهها از اهمیت بسیاری برخوردار است. مدیریت نکردن صحنه تصادف یکی از عواملی که موجب می شود صحنه تصادف ایمن نبوده و نظریه کارشناسی به درستی صورت نگیرد، مدیریت نکردن صحنه تصادف است. برابر ماده ۸۸ آیین نامه راهنمایی رانندگی مصوب ۱۳۸۴، واحدهای راهنمایی و رانندگی و پلیس راه موظفاند پس از تجهیزات و امکانات، ... برحسب نیاز اقدام کنند. کارشناس رسیدگی کننده به تصادف در صورت ضرورت بر حسب مورد برای درخواست کمک از نزدیکترین واحد فوریت های پزشکی (اورژانس)، امداد و نجات، آتش نشانی، 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 می شود (خوش نشان، مردی و نصیریان، ۱۳۹۲: ۲۶۸-۲۶۶). همچنین تبصره «۱» ماده ۵ آیین نامه مدیریت ایمنی حمل و نقل و سوانح رانندگی مصوب ۱۳۸۷/۷/۳۰، فرماندهی صحنه تصادف را برعهده پلیس راهنمایی و رانندگی ناجا گذارده و تمام گروه های عملیاتی دستگاه های مؤثر از جمله وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی را موظف کرده تا اقدامات خود را با هماهنگی پلیس انجام دهند. آنچه که از مفاد مواد بالا بر می آید، 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 به ویژه به هنگام تنظیم گزارش (ترسیم کروکی و نظریه کارشناسی). از سوی کارشناس تصادف می شود. به صراحت ماده ۱۱ قانون مسئولیت مدنی، که بیان می دارد: «کارمندان دولت و شهرداری و مؤسسه های وابسته به آنها، که به مناسبت انجام وظیفه به طور عمدی یا در نتیجه بی احتیاطی، خسارتی به اشخاص وارد کنند، شخصاً مسئول جبران خسارات وارده هستند ...» و با توجه به اینکه کارمندان دولت در این ماده به صورت عام به کار رفته است؛ بنابراین، این مسئولیت شامل مأموران پلیس نیز می شود (شعاریان و جباری، ۱۳۸۹: ۲۷۸-۲۸۴). مگر اینکه خسارات وارده مستند به عمل آنان نبوده و مربوط به نقص وسایل ادارات و مؤسسه های مزبور باشد از این رو پلیس موظف است تا پایان عملیات اجرایی و انتقال مصدومان و تهیه نظریه کارشناسی و پاک سازی محل تصادف و آرام سازی عبور و مرور خودروها به نحو مقتض و نیز ایمن سازی محل حادثه، در محل وقوع تصادف حضور داشته و ضمن خودداری از ترک محل حادثه، دستگاه های ذیربط را مدیریت کند 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 می توان 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 می شود. ولی در غیر این مورد که سازمان دولتی چنین تکلیفی ندارد خطا، قابل الشاب به کارمند است و نامبرده شخصاً مسئول خواهد بود.

۱۳-۲- مکان یابی پلیس در تقاطعات

تأمین فاصله دید در تقاطعات از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است و می‌تواند منجر به کاهش تعداد زیادی از تصادفات شود. فاصله دید در تقاطع از سه نظر به شرح زیر کنترل می‌شود.

۱- فاصله دید تشخیص تقاطع

۲- فاصله دید حرکت ایمن در تقاطع

۳- اثر زاویه تقاطع و شیب آن بر فاصله دید تقاطع

با نگاهی عمیق به این مورد متوجه می‌شویم که تا چه میزان مکان یابی مأمورین در تقاطع‌ها بر روی فاصله دید رانندگان اثر می‌گذارد. به گونه‌ای که حضور مأمور در واقع حکم مانعی را پیدا می‌کند که مانع دید سریع راننده و به تبع عکس العمل او می‌گردد. مطالعات نشان داده ایستادن مأمور در میانه میادین بسیار بهتر از این است که آنان در جایی که در واقع مثلث دید رانندگان تشکیل می‌یابد بایستند و مانع دید آنان گردد. چنانچه تأمین مثلث دید بدون مانع در تقاطع امکان پذیر نباشد باید با استفاده از علائم کنترل ترافیک اطلاعات لازم برای کاهش سرعت وسایل نقلیه یا توقف آنها در یک یا هر دو مسیر منتهی به تقاطع در طی فاصله مناسب و کافی به رانندگان منتقل شود.

۱۴-۲- نحوه عملکرد زیان دیده

در اینجا موضوع بحث، تقصیر زیان دیده از حیث نحوه عملکرد او در مواجهه با پلیس و ورود خساراتی مانند جراحت، فوت یا خسارت مالی است. بر این اساس و با مراجعه به قوانین می‌توان مشارکت و عملکرد زیان دیده و پلیس را در ورود خسارت به زیان دیده، در سه فرض مطرح کرد:

۱- مشارکت کامل زیان دیده (عدم تقصیر پلیس): چنانچه بیان شد، گاه تقصیر زیان دیده به اندازه‌ای است که به طور کامل، رابطه سببیت میان فعل پلیس و ضرر وارده را قطع کرده و موجب معافیت کامل پلیس از پرداخت خسارت می‌شود.

۲- عدم مشارکت زیان دیده (انتساب انحصاری ضرر به پلیس): وضعیت مسئولیت پلیس، هنگامی که مأمور پلیس، عامل منحصر در ورود خسارت محسوب شود از وضعیت روشن‌تری برخوردار است؛ با این حال، به عنوان یکی از فروض منطقی قابل بحث است.

۳- مشارکت جزئی زیان دیده (جمع تقصیر زیان دیده و پلیس): بحث از فروض مشارکت زیان دیده در جایی پیچیده می‌شود که مأمور پلیس و زیان دیده هر دو مرتکب تقصیر می‌شوند.

نتیجه گیری

مسئولیت مدنی عبارت است از وظیفه حقوقی که شخص در برابر دیگری به تسلیم مال در عوض از استیفای مال یا عمل دیگری دارد و این وظیفه از هیچ قراردادی حاصل نشده یا این که وظیفه جبران خسارت به علت فعل یا ترک فعل است که منشأ آن مستقیماً عمل مادی و قانون است. یعنی مسئولیت ناشی از واقعه حقوقی و قانون. در این معنا مسئولیت مدنی شامل مسئولیت قهری است که بدون قرارداد حاصل می‌شود و به آن الزامات خارج از قرارداد یا ضمان قهری گویند و به طور خلاصه مسئولیت مدنی در معنای خاص از قرارداد ناشی نمی‌شود. این نوع از مسئولیت، اصولاً ناشی از بی‌مبالاتی اشخاص است ولی گاهی به منظور جبران ضرر نامشروع یا خطری که برای دیگران ایجاد شده است نیز مسئولیت مدنی به وجود می‌آید. لیکن برای تحقق مسئولیت در همه حال وجود سه عنصر ضرورت دارد: ۱- وجود ضرر ۲- ارتکاب فعل زیانبار ۳- رابطه سببیت بین فعل شخص و ضرری که وارد شده است. یکی از نظریاتی که در مورد مبنای مسئولیت مدنی به طور کلی ارائه شده و بی‌گمان مهمترین نظریه‌ای است که از دیرباز در این زمینه مطرح شده است، نظریه تقصیر می‌باشد که برخی حقوقدانان مسئولیت مدنی تصادفات رانندگی وسایل نقلیه موتوری زمینی را بر مبنای آن تحصیل کرده‌اند. اگرچه تحولات جهانی مسئولیت مدنی در قلمرو حوادث رانندگی به سمت تعدیل نظریه تقصیر بوده اما به رغم این تحولات رویه قضایی ایران گرایش به سمت نظریه تقصیر دارد و چگونگی آن را باید در جهت گیری قوانین ایران به ویژه قانون مدنی و قانون مجازات اسلامی دانست.

وظیفه پلیس راهور با توجه با ماده ۲۱۲ آیین نامه راهنمایی و رانندگی، این است که از ادامه کار دستگاه‌ها و اشخاصی که بدون هماهنگی و در نظر گرفتن ضوابط و استانداردهای ایمنی مبادرت به عملیات اجرایی راه‌های عمومی می‌کنند، جلوگیری کند و کارشناسان تصادفات نیز در مواردی که قصور دستگاه‌ها و اشخاص را در بروز تصادفات، مشخص کنند، موظفند در علت نامه تصادف، میزان مسئولیت آنها را تعیین و به مراجع قضایی منعکس کنند. از این رو در موارد خاصی که پلیس راهور به سبب انجام وظایف قانونی، خسارتی را به دیگران وارد می‌کند، چنانچه ثابت شود در اقدامات خود مقررات را رعایت کرده است، مسئولیتی از این حیث ندارد و در مقابل سازمان پلیس - نیروی انتظامی مسئول جبران خسارت وارد شده خواهد بود. از این رو خسارت وارده توسط پلیس راهور در صورتی که ناشی از نقص وسایل ادارات و مؤسسات مزبور باشد، برای کارمند مسئولیتی ایجاد نمی‌کند و اداره یا سازمان متبوع مسئول جبران خسارت است و اگر پلیس راهور وظیفه مراقبت از عملیات اجرایی در سطح راه‌ها را به نحو متعارف انجام ندهد بایستی با بررسی شرایط و اوضاع و احوال قضیه در اثر تصادف رانندگی مشخص شود که خسارت وارده ناشی از عمد یا تقصیر و بی احتیاطی وی می‌باشد یا نقض سیستم سازمانی پلیس است. در تصادفات رانندگی ارتکاب فعلی که زمینه ساز حادثه است غالباً، ایجاد مانع غیرمجاز بر سر راه عبور سایر وسایل نقلیه اعم از اینکه مانع مذکور اشیاء ثابت یا متحرک از قبیل وسایل نقلیه در حال حرکت که بدون رعایت مقررات راهنمایی و رانندگی چنین مانعی ایجاد نمایند یا اجرای عملیات راه سازی یا حفاری در معابر بدون نصب تابلو، علائم، چراغ هشدار و سایر تجهیزات فنی که در انجام پروژه‌ها استفاده می‌شود و یا ریختن روغن، قیراندود کردن جاده‌ها یا قرار دادن اشیاء لغزنده در معبر که باعث لغزش عابرین و یا وسائط نقلیه دیگر شود که در مورد عابرین ماده ۳۴۶ قانون مجازات اسلامی مقرر می‌دارد: «هرگاه کسی چیز لغزنده‌ای را در معبر بریزد که موجب لغزش رهگذر گردد عهده دار به خسارت خواهد بود...» موارد بسیاری که با واسطه توسط اشخاص یا سازمانها باعث بروز خسارت در تصادفات رانندگی به افراد دیگر می‌شوند که همگی از مصادیق تسبیب می‌باشند. اما از آنجایی که تعهد پلیس راهور، تعهد به وسیله است نه تعهد به نتیجه و نمی‌توان از پلیس انتظار داشت که به نتیجه مطلوب دست یابد، لذا نرسیدن به نتیجه، به تنهایی نقض وظیفه مراقبت را اثبات نمی‌کند و مدعی زیان باید ثابت کند که پلیس راهور در انجام چنین وظیفه‌ای کوتاهی کرده است. اگر در چنین حالتی پلیس کوتاهی و تقصیر کرده باشد، علی القاعده مسئول جبران خسارت وارده شده است، اما با در نظر گرفتن حکم ماده ۱۱ قانون مسئولیت مدنی، شناسایی چنین مسئولیتی دشوار است، زیرا در این ماده به مصونیت دولت در قبال اقدامات ناشی از اعمال حاکمیت اشاره و دولت را در چنین مواردی مصون از مسئولیت شناخته 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. در خصوص 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 جبران ناپذیری بر مردم و دولت تحمیل می‌کند. همان گونه 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، ایمن سازی کنند و برابر مواد ۲۱۱ و ۲۱۲ آیین نامه 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 غیراین 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 علت نامه تصادف، میزان مسئولیت آنها را تعیین و به مراجع قضایی منعکس کنند. در آخر با توجه به آنچه که بیان شد می‌توان گفت مبنای مسئولیت پلیس راهور هنگام عملیات اجرایی در سطح راه‌ها مبتنی بر تقصیر است و رویه قضایی و موضع حقوق ایران در راستای تحلیل مصونیت و مسئولیت مدنی پلیس راهور در تصادفات رانندگی روشن و مشخص نیست و در صورت تحقق مسئولیت مدنی پلیس راهور ناشی از تخلف اجرای تعهد، معیار و ضابطه تشخیص و تمییز

آن منتسب به اراده طرفین است، همچنین مسئولیت مدنی ناشی از تخلف از اجرای تعهد مبنایی به جز مبنای مسئولیت قهری دارد و باید در فرض اثبات تقصیر پلیس راهور، هر گونه خسارت از جمله خسارت عدم النفع را بتوان مورد مطالبه قرار داد.

منابع

- امیری قائم مقامی، عبد المجید، ۱۳۴۷، حقوق تعهدات، جلد اول، انتشارات دانشگاه تهران، چاپ اول.
- باریکلو، علی رضا، ۱۳۸۵، مسئولیت مدنی، تهران، نشر میزان.
- بادینی، حسن، ۱۳۸۴، فلسفه مسئولیت مدنی، شرت سهامی انشار، چاپ اول، تهران.
- بازدار، نقی، تصادفات وسایل نقلیه موتوری و علل فنی آن، انتشارات دانشگاه علوم انتظامی، چاپ اول، ۱۳۸۸
- جعفری لنگرودی، محمد جعفر، ۱۳۶۴، مسئولیت قراردادی، مجله حقوقی وزارت دادگستری.
- جعفری لنگرودی، محمد جعفر، ۱۳۷۲، حقوق تعهدات، ج ۱، انتشارات دانشگاه تهران، چاپ دوم.
- حسینی نژاد، حسینقلی، ۱۳۷۰، مسئولیت مدنی، چاپ اول دانشگاه شهید بهشتی تهران.
- حسینی نژاد، حسینقلی، ۱۳۷۶، مسئولیت مدنی، جهاد دانشگاهی دانشگاه شهید بهشتی.
- حسینی مراغی، سید میر عبدالفتاح، ۱۴۱۶، العناوین، جلد دوم.
- خوش نشا، محمود، مردی، صفر، نصیریان، فتح الله، 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.
- داراب پور، مهرداد، ۱۳۸۹، حقوق مدنی ۴ مسئولیت‌های خارج از قرارداد، نشر مجد، چاپ اول.
- روشنی، غلامرضا، ۱۳۷۶، قوانین و مقرراتی که یک کارشناس تصادفات باید با آنها آشنا باشد، انتشارات روشنی.
- ساواتیه، ۱۳۷۶، نظریه تعهدات، شماره ۲۲۷ به نقل از عطاء الله فتحعلی پور سالویی، مسئولیت جزایی و مدنی ناشی از تصادفات رانندگی، انتشارات ورق.
- شعاریان، ابراهیم و جباری، منصور، ۱۳۸۹، مسئولیت مدنی پلیس تبریز: نشر فروزش.
- صالحی جانعلی، محمود، ۱۳۷۲، حقوق زیان دیدگان و بیمه شخص ثالث، انتشارات دانشکده مدیریت دانشگاه تهران.
- صفایی، سید حسین، ۱۳۵۵، مفاهیم و ضوابط جدید در حقوق مدنی، انتشارات مرکز تحقیقات.
- عباسلو، بختیار، ۱۳۸۶، مسئولیت مدنی ناشی از سوانح رانندگی، نشر میزان.
- غمامی، مجید، ۱۳۷۶، مسئولیت مدنی دولت نسبت به کارکنان خود تهران، نشر دادگستر.
- فرزام، منصور، ۱۳۸۱، جزوه آموزشی چگونگی رسیدگی به تصادفات، دانشگاه علوم انتظامی.
- قاسم زاده، مرتضی، (۱۳۷۸)، مبنای مسئولیت مدنی، تهران، نشر دادگستر.
- قاسم زاده، سید مرتضی، ۱۳۹۰، الزام‌ها و مسئولیت‌های بدون قرارداد، نشر میزان، چاپ نهم.
- کاتوزیان، ناصر، (۱۳۷۴)، قواعد عمومی قراردادهای، جلد چهارم، تهران، سهامی انتشار.
- ، (۱۳۷۹)، نظریه عمومی تعهدات، تهران، دادگستر.
- ، (۱۳۸۹)، قانون مدنی در نظم حقوقی کنونی، تهران، انتشارات میزان.
- ، ۱۳۷۸، مسئولیت مدنی و ضمان قهری، انتشارات دانشگاه تهران، چاپ دوم.
- ، ۱۳۸۳، حقوق مدنی، وقایع قانونی، شرکت سهامی انتشار، چاپ هفتم.
- ، ۱۳۹۰، الزام‌های خارج از قرارداد (مسئولیت مدنی)، جلد اول، انتشارات دانشگاه تهران، چاپ دهم.
- کشاوری نیا، لیدا و لیلا رحیمی ترکاشوند، ۱۳۸۲، خطرات و تهدیدات ناشی از عملکرد نامناسب پلیس ترافیک، دهمین کنفرانس دانشجویی مهندسی عمران، تهران، دانشگاه امیرکبیر (پلی تکنیک تهران)، عمران.
- محقق داماد، مصطفی، ۱۳۶۳، قواعد فقه، در علوم انسانی.

مرعشی، سیدحسن، ۱۳۸۱، ضرر و زیان ناشی از جرم، محله قضایی و حقوقی دادگستری، شماره ۱.
میرحسینی، سید یوسف، ۱۳۷۶، کارشناس تصادفات، انتشارات شرکت سهامی بیمه ایران.
نجومیان، حسین، ۱۳۴۸، زمینه حقوق تطبیقی در نظام‌های حقوقی اسلامی، فرانسه و انگلیس، چاپخانه طوسی.