



## Changes in the nature of civil liability resulting from traffic accidents in the Iranian legal system with a look at the role of traffic police

*Seyed Mohammad Mehdi Nabavi<sup>1</sup>, Hossein Mehrpour Mohammadabadi<sup>2</sup>, Bakhtiar Abbasloo<sup>3</sup>*

### Abstract

**Field and Aims:** Civil liability A person's legal obligation to repair the damage he has caused to another, whether this damage is due to his own fault or as a result of his activity. Accordingly, in any case where a person is obliged to compensate another, he has civil liability against him. Due to the increasing use of cars, we are witnessing traffic accidents and damage from this perspective. What are the bases and pillars of civil liability in accidents? And what is the position of the traffic police in this regard?

**Methodology:** This article is written in an analytical-descriptive manner.

**Findings and Conclusion:** In the Iranian legal system, several principles lead to the formation of civil liability, including fault, danger and guarantee of rights. Also, in examining the legal aspects of civil liability resulting from traffic accidents in Iranian law, he mentioned the elements of the formation of this liability, which include the existence of damages, the occurrence of an accident and the causal relationship. Regarding the changes in the law of civil liability due to traffic accidents, two cases should be mentioned in the insurance law, one is the obligation to the insurance or the obligation to compensate the damages in the new law and the other is the basis of the liability of the vehicle owner.

In the manifestations of civil liability, the role of the traffic police is important from two aspects. First, when the police are present as experts in the accident scene, and second, the role of the police in managing the accident scene can prevent other injuries.

**Keywords:** Civil Liability, Traffic Police, Insurance Law, Traffic Violation Law

---

1. Ph.D. Student, Department of Law, Faculty of Law, UAE Branch, Islamic Azad University, Dubai, United Arab Emirates.

2. Professor, Department of Law, Shahid Beheshti University, Tehran, Iran. Corresponding author mehrpur.hossien@gmail.com

3. Assistant Professor of Law, Central Tehran Branch, Islamic Azad University, Tehran, Iran.

## تحول در ماهیت مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی در نظام حقوقی ایران با نگاهی به نقش پلیس راهنمایی و رانندگی

تاریخ دریافت: ۱۳۹۹/۱۰/۵

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۰/۱/۱۵

نوع مقاله: پژوهشی

سید محمد مهدی نبوی<sup>۱</sup>

حسین مهرپور محمد آبادی<sup>۲</sup>

بختیار عباسلو<sup>۳</sup>

### چکیده

**زمینه و هدف:** مسئولیت مدنی تعهد قانونی شخص بر رفع ضرری که به دیگری وارد کرده است خواه این ضرر ناشی از تقصیر خود وی باشد یا ناشی از فعالیت او شده باشد. بر این مبنا در هر موردی که شخص ناگزیر از جبران خسارت دیگری باشد، در برابر او مسئولیت مدنی دارد. با توجه به استفاده روزافزون از تومبیل شاهد بروز حوادث رانندگی و ورود خسارت از این منظر هستیم. مبنا و ارکان مسئولیت مدنی در تصادفات چیست؟ و پلیس راهنمایی و رانندگی در این خصوص از چه جایگاهی برخوردار است؟

**روش تحقیق:** این مقاله به شیوه تحلیلی- توصیفی نگارش یافته است.

**یافته‌ها و نتایج:** در نظام حقوقی ایران مبانی متعددی موجب شکل‌گیری مسئولیت مدنی می‌گردد که از آن جمله می‌توان به تقصیر، خطر و تضمین حق اشاره نمود. همچنین در بررسی ابعاد حقوقی مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی در قانون ایران ارکان شکل‌گیری این مسئولیت که شامل وجود خسارت، وقوع تصادف و رابطه سببیت اشاره نمود. در خصوص تحولات در قانون مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی باید به دو مورد در قانون بیمه اشاره نمود یکی تعهد به بیمه یا تعهد به جبران خسارت در قانون جدید و دیگر مبنای مسولیت دارنده وسیله نقلیه. در تحولات مسئولیت مدنی نقش پلیس راهنمایی و رانندگی از دو جنبه دارای اهمیت است. نخست هنگامی که پلیس به عنوان کارشناس در صحنه تصادفات حاضر می‌گردد، دوم نقش پلیس در مدیریت صحنه تصادف از می‌تواند بروز آسیب‌های دیگر پیشگیری به عمل می‌آورد.

**واژگان کلیدی:** مسئولیت مدنی، پلیس راهنمایی و رانندگی، قانون بیمه، قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی

### مقدمه

۱. دانشجوی دکتری تخصصی گروه حقوق، واحد امارات، دانشگاه آزاد اسلامی دبی، امارات متحده عربی.
۲. استاد گروه حقوق دانشگاه شهید بهشتی، تهران، ایران. نویسنده مسئول [mehrpur.hossien@gmail.com](mailto:mehrpur.hossien@gmail.com)
۳. استادیار گروه حقوق، واحد تهران مرکزی، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران.



زندگی، جان، مال و آبروی افراد همواره مورد حمایت قانونگذار بوده است بنابراین فکر پیشگیری و جبران زیان وارده به آنها موجب ایجاد نهادی بنام «مسئولیت» در حقوق گردید. نهاد مسئولیت هم در کشورهای دارای حقوق رومی-ژرمنی و هم در کشورهای دارای حقوق کامن لا وجود دارند.

پیشرفت تمدن و اختراعات و سبک جدید زندگی اجتماعی، وقوع زیانهای احتمالی را برای مردم بیشتر ساخته است. هر چه فعالیتهای بشر برای تأمین احتیاجات و منافع خود بیشتر می‌گردد و هر اندازه که روابط حقوقی مردم در اثر افزایش ابزارها و وسایل و تغییر شکل زندگی، وسیع‌تر می‌شود، بر تنوع ضرر و زیانهای حاصله نیز افزوده می‌گردد.

اشخاص بر اثر سرعت اتومبیل و غفلت و بی‌اعتنایی رانندگان و یا در نتیجه عدم مراقبت مالکین و منتفعین از وسایل نقلیه، دچار سانحه می‌شوند. (توکلی، ۱۳۷۶، ۵۶) براین اساس شاهد ایجاد نهاد مسئولیت مدنی هستیم که به دنبال جبران خسارت در صورت بروز خسارت می‌باشد که ممکن است منشاء بروز خسارت حوادث رانندگی باشد.

البته بر مبنای مسئولیت مدنی بین زیان‌زننده و زیان‌دیده، رابطه‌ای خاص به وجود می‌آید، که همان جبران خسارت است. بنابراین مسئولیت مدنی در معنی عام و وسیعش هم مسئولیت قراردادی و هم مسئولیت خارج از قرارداد را در بر می‌گیرد. زیرا در هر دو مسئله مهم، بحث جبران خسارت است. اما تفاوت اساسی این دو با هم برمی‌گردد، به وجود یا عدم وجود قرارداد بین طرفین. قلمرو مسئولیت مدنی از جایی آغاز می‌شود، که بین طرفین قراردادی برای انجام تعهد وجود نداشته باشد. مسئولیت مدنی ناشی از نقض قرارداد نیست. (رستمی و بهادری چهرمی، ۱۳۸۸، ۳) که حوادث رانندگی از این دست می‌باشد.

لذا در این مقاله ضمن بررسی مبنا مسئولیت مدنی و ارکان مسئولیت مدنی در تصادفات به این امر بپردازیم که قانون ایران در این خصوص چه تحولی داشته و همچنین نقش پلیس راهنمایی و رانندگی می‌تواند چه نقشی ایفا نماید. بر این اساس به دنبال پاسخ به سوالات هستیم که مبنا و ارکان مسئولیت مدنی در تصادفات چیست؟ و پلیس راهنمایی و رانندگی در این خصوص از چه جایگاهی برخوردار است؟ روش تحقیق استفاده شده در این مقاله، روش تحلیلی-توصیفی است و منابع مورد استفاده عبارتند از: جمع‌آوری داده‌ها، استفاده از کتب،



اسناد بین‌المللی، مقالات و همچنین از فیش برداری بعنوان ابزار مطالعه استفاده شده است.

## ۱- ادبیات تحقیق

پیش از آنکه تحول در ماهیت مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی در نظام حقوقی ایران را مورد مطالعه قرار دهیم لازم است تا پیرامون مفهوم دو واژه مسئولیت مدنی و پلیس راهنمایی و رانندگی مطالبی ارائه نماییم تا ماهیت آن بهتر تبیین گردد و زمینه برای ورود به بحث بهتر فراهم شود.

### ۱-۱- مسئولیت مدنی

مسئولیت مدنی تعهد قانونی شخص بر رفع ضرری که به دیگری وارد کرده است خواه این ضرر ناشی از تقصیر خود وی باشد یا ناشی از فعالیت او شده باشد. فقه در همین معنی لفظ ضمان را بکار برده است و معنی آن هر نوع مسئولیت اعم از مسئولیت مالی و مسئولیت کیفری است. (جعفری لنگرودی، ۱۳۷۴، ۶۴۲)

بر این مبنا در هر موردی که شخص ناگزیر از جبران خسارت دیگری باشد، در برابر او مسئولیت مدنی دارد. بر مبنای این مسئولیت رابطه دینی ویژه‌ای بین زیان دیده و مسئول به وجود می‌آید. زیان دیده طلبکار و مسئول بدهکار می‌شود و موضوع بدهی جبران خسارت است که بطور معمول با دادن پول انجام می‌پذیرد. (کاتوزیان، ۱۳۷۴، ۶)

مسئولیت مدنی هم در ارتباط با زیان‌دیده هم در ارتباط با وارد کننده زیان و هم در ارتباط با جامعه هدف‌ها و کارکردهای خاص دارد. جبران خسارت به صورت پرداخت مبلغی پول هر چند مهم‌ترین هدف مسئولیت مدنی در ارتباط با زیان‌دیده است تنها هدف نیست و در کنار آن رفع تجاوز نسبت به حقوق خواهان و جلوگیری از ورود خسارت به وی در آینده نیز طرح است. مسئولیت مدنی به عنوان وسیله‌ای برای جبران خسارت زیان‌دیده و حمایت از حقوق وی کاستی‌هایی دارد از این رو در بسیاری از کشورها از طریق بیمه خصوصی یا تأمین اجتماعی و طرح‌های جبران خسارت در صدد بر طرف ساختن آن برآمده‌اند.

وانگهی مسئولیت مدنی می‌تواند نقش مهمی در تنبیه وارد کننده زیان و بازداشتن وی از



ارتکاب مجدد فعل زیانبار در آینده داشته باشد و حس انتقام جویی زیان دیده را نیز فرو نشاند اما عدم تناسب بین میزان خسارت پرداخت شده و بازدارندگی و نوع و درجه تقصیر همچنان وجود مسئولیت‌های نیابتی و محض و مسئولیت شناخته شدن افراد به دلیل اشتباه و حوادث اتفاقی غیر قابل اجتناب نوعی بودن معیار تقصیر و امکان بیمه مسئولیت مدنی جستجوی این هدف را از طریق مسئولیت مدنی با محدودیت‌هایی مواجه ساخته است. به همین دلیل عده‌ای معتقدند که از راه‌های دیگر مانند ضمانت اجراهای کیفری یا ایجاد انگیزه مالی و مقررات انتظامی و نظارتی بهتر می‌توان به این هدف دست یافت. (بادینی، ۱۳۸۳، ۲)

### ۱-۲- پلیس راهنمایی و رانندگی

معاونت راهنمایی و رانندگی و امور حمل و نقل یکی از معاونت‌های پیش‌بینی شده در سازمان نیروی انتظامی است که وظایف و مأموریت‌های آن به شرح زیر است: الف- برنامه‌ریزی و هدایت فعالیت‌های راهنمایی و رانندگی به منظور تأمین نظم عبور و مرور، اجرای مقررات راهنمایی و رانندگی و حمل و نقل، امور توزین و حفظ حریم راهها در سطح کشور با توجه به مقررات داخلی و بین‌المللی. ب- هدایت تخصصی واحدهای تابعه نیرو در زمینه امور راهنمایی و رانندگی و حمل و نقل. ج- برنامه‌ریزی در جهت انجام مأموریت‌های خدماتی و تأمین سلامت عبور و مرور و حمل و نقل. د- تدوین رویه‌ها، صدور دستورالعمل‌ها در کلیه زمینه‌های مرتبط با راهنمایی و رانندگی و امور حمل و نقل از قبیل تسهیل عبور و مرور، رسیدگی به تصادفات، آزمایش رانندگی، صدور پروانه‌ها، صدور گواهینامه بین‌المللی و پلاک ترانزیت، تبدیل گواهینامه‌های خارجی به ایرانی، معاینه وسایط نقلیه، شماره‌گذاری، اخذ جرایم و اجرائیات، توزین، حفظ حریم راهها، مهندسی ترافیک، علائم راهنمایی و رانندگی و تجهیزات تخصصی و ملزومات مورد نیاز و ابلاغ آنها به واحدهای مربوطه و نظارت بر حسن اجرای آنها. ه- ابلاغ قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی و حمل و نقل و ارائه نظرات کارشناسی در جهت حل مسائل و مشکلات منتقله از طریق واحدهای راهنمایی و رانندگی. م- بررسی مستمر قوانین، مقررات، رویه‌ها و دستورالعمل‌های موجود و ارائه پیشنهادات لازم در زمینه اصلاح آنها، حذف تشریفات زاید، سادگی و یکنواختی امور و بهبود روش‌ها.



ی- بررسی نیازمندی‌های ترافیکی و تعیین اقلام مورد نیاز و اولویت‌ها و ارائه پیشنهادات لازم به مبادی ذیربط جهت تهیه و تحویل و پیگیری موضوع، تا اخذ نتیجه. همچنین مطابق ماده (۱) بند (۱۶) آیین نامه راهنمایی و رانندگی پلیس راه، واحدهایی از راهنمایی و رانندگی نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران که نظارت و کنترل بر اجرای قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی در جاده‌های کشور دارند.

## ۲- پیشینه تحقیق

پیش از شروع بحث به بررسی پژوهش‌هایی می‌پردازیم که پیشتر نیز صورت گرفته و مطالعه آنها می‌تواند ضمن تبیین بهتر موضوع، جنبه‌های نوآورانه تحقیق را نیز نمایان کند. ۱-۲- حیدری، قاسم، عامری، پرویز (۱۳۹۷) در مقاله‌ای با عنوان «بررسی تطبیقی مبانی مسئولیت مدنی در حقوق ایران و آمریکا» به این موضوع پرداخته است که با توجه به اینکه وقوع حوادث زیان‌بار برای بشر امری اجتناب‌ناپذیر است؛ لذا همواره بشر به دنبال وضع قواعدی بوده که براساس آن مسئولیت را به شخصی تحمیل نماید که بیشترین نقش را در حادثه زیان‌بار داشته است. از این‌رو تمام رسالت مسئولیت مدنی شناسایی چنین قواعدی می‌باشد. این مقاله با هدف بررسی تطبیقی مبانی مسئولیت مدنی در حقوق ایران و آمریکا انجام شد؛ مسئولیت مدنی یکی از اقسام مسئولیت است که در اثر ورود خسارت، در شرایطی که قرارداد و قانونی وجود نداشته باشد موضوعیت یافته و جهت جبران خسارت از مبانی و تئوری‌های حاکم در این روش استفاده می‌شود. مطابق یافته‌ها در حقوق ایران مسئولیت مدنی مبتنی بر استناد عرفی فعل زیان‌بار به شخص است. هر چند یکی از راههای احراز استناد عرفی فعل به عامل آن، تقصیر است ولی رکن مستقلی در مسئولیت به‌شمار نمی‌آید. در حقوق آمریکا از مبانی تقصیر جهت انتساب مسئولیت مدنی استفاده شده و از طرفی در حقوق آمریکا قائل به درجات مختلف تقصیر هستند و بر مبنای همین درجات تقصیر، میزان مسئولیت و جبران خسارت شخص مقصر محاسبه و ارزیابی می‌شود در حالی که در حقوق ایران درجه تقصیر در میزان مسئولیت مؤثر نمی‌باشد.

۲-۲- امینی، عیسی و محمدی نژاد، سمیرا (۱۳۹۱) در مقاله‌ای با عنوان «نقش تقصیر



در مسئولیت مدنی و مقایسه آن با حقوق کامن لا» با این موضوع پرداخته است که حسب ماده‌ی یک قانون مسئولیت مدنی، مسئولیت بر مبنای تقصیر استوار شده است. اما قانون مدنی الزاما تقصیر خوانده را شرط تحقق مسئولیت ندانسته است. هر چند در حقوق موضوعه ایران تقصیر مبنای منحصر مسئولیت نیست اما نقشی که در مسئولیت مدنی دارد قابل انکار نیست. نقش تقصیر در مسئولیت‌های مبتنی بر تقصیر، شرط تحقق مسئولیت مدنی است و در مسئولیت‌های مطلق، باعث می‌شود تا زیان دیده راه دیگری جهت اقامه دعوی بیاید و در مسئولیت‌هایی که قانون‌گذار تقصیر خوانده را مفروض می‌داند، زیان دیده اصولا نیازی به اثبات تقصیر جهت مطالبه خسارت ندارد. در نظام کامن لا نیز مسئولیت مدنی مبنای منحصری ندارد. با مطالعه در این نظام حقوقی دیده می‌شود گاه دادگاه‌ها بر اساس مسئولیت مطلق رای داده‌اند و در مواردی نیز وجود تقصیر را برای تحقق مسئولیت ضروری تلقی کرده‌اند. نقش تقصیر در جبران خسارت، هنگامی است که خوانده مرتکب غفلت قابل اغماض می‌شود و حسب قانون این اختیار به دادرس داده می‌شود که در میزان خسارت برای خوانده تخفیف قایل شود.

۳-۲- خدری، صمد، بزرگمهر، داود (۱۳۹۷) در مقاله‌ای با عنوان «بررسی مسئولیت مدنی پلیس راهنمایی و رانندگی راهور ناجا در تصادفات رانندگی» به این موضوع پرداخته است که 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، مسیولیتی از این حیث ندارد و در مقابل، سازمان نیروی انتظامی مسیول جبران خسارت وارد شده خواهد بود. همچنین زمانی که خسارت وارده توسط پلیس راهور ناشی از نقص وسایل ادارات و موسسات مزبور باشد، برای کارمند مسیولیتی ایجاد نمی‌کند و اداره یا سازمان متبوع مسیول 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، علی‌القاعده مسیول جبران خسارت وارده شده است. بر اساس یافته‌های ما با توجه به موارد فوق الذکر، علی‌رغم تلاش‌های زیاد در این عرصه رویه قضایی و موضع حقوق ایران در راستای تحلیل مصونیت و مسیولیت مدنی پلیس راهور در تصادفات رانندگی روشن و مشخص نیست و مسیولیت مدنی ناشی از تخلف از اجرای تعهد، مبنایی به جز مبنای مسیولیت قهری دارد و باید آن را به اراده طرفین منتسب ساخت و در صورت تحقق مسیولیت مدنی پلیس راهور ناشی از تخلف اجرای تعهد، معیار و ضابطه تشخیص و تمییز 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 هم‌اکنون این مهم توسط کارشناسان پلیس راهنمایی و رانندگی و کارشناسان رسمی دادگستری و قوه قضاییه 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 بی‌توجهی به ضوابط ایمن‌سازی و بررسی جبران خسارت وارده ناشی از عمد یا تقصیر و بی‌احتیاطی پلیس راهور نیز مورد بررسی قرار گرفته است.

۲-۴- عباسلو، بختیار (۱۳۸۶) در مقاله‌ای با عنوان «مسئولیت مدنی پلیس» به این امر پرداخته است که پلیس، ممکن است در اجرای ماموریت‌های خود از طریق انجام فعل که گاهی توأم با خطا و گاهی بدون خطا است یا ترک وظایفی که بر عهده دارد به عنوان ترک فعل، موجب خساراتی به اشخاص اعم از متهمین، مجرمین و یا اشخاص بی‌گناه دیگر شود. با توجه به این که پلیس وظایف متعدد و متنوعی بر عهده دارد؛ بنابراین مسیولیت مدنی نامبرده نیز نسبت به سایر مشاغل از تنوع بیشتری برخوردار است. بنابراین لازم است در این موارد، مبانی قانونی و شرایط مسیولیت مدنی یا عدم مسیولیت نامبرده، مورد بررسی قرار گیرد. به این منظور ضمن تبیین مبانی مسیولیت مدنی پلیس، به منظور کاربردی نمودن موضوع مورد بحث در هر مورد،





مصادیق وقایع زیانباری که پلیس در به وجود آوردن آن نقش دارد، از نظر حقوقی مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفته است. این مقاله مشتمل بر سه مبحث، ابتدا، مسوولیت ناشی از فعل که خود بر دو نوع است، فعل زیان باری که توأم با تقصیر است و فعل زیانباری که بدون تقصیر است از قبیل؛ شکنجه متهمین، اجرای احکام و دستورات قضایی، تعقیب و گریز، متوقف نمودن وسایل نقلیه در محل غیر مجاز و فعل زیان باری که بدون تقصیر موجب خسارت می گردد مانند حوادث رانندگی و حوادث ناشی از تیراندازی که هر چند ناشی از فعل پلیس هستند، ولی پلیس در ارتکاب آن تقصیری ندارد. مبحث دوم تحت عنوان، مسوولیت مدنی ناشی از ترک فعل که شامل مبنای قانونی مسوولیت مدنی پلیس ناشی از ترک فعل و موارد مسوولیت ناشی از ترک فعل پلیس می باشد که مشتمل بر موارد متعدد از جمله؛ عدم حمایت و مساعدت پلیس از اشخاص در موارد لازم، متوقف نمودن رانندگان فاقد صلاحیت؛ عدم نظارت و کنترل بازداشت شدگان و در مبحث سوم، موارد معافیت پلیس از مسوولیت مدنی که طی دو گفتار، ابتدا مواردی که قطع رابطه سببیت موجب رفع مسوولیت می شود که شامل قاعده تحذیر، اضطرار و پذیرش خطر توسط زیان دیده است. گفتار دوم، مواردی که کیفیت عمل زیان بار موجب معافیت می شود که شامل اعمال حاکمیت، اجرای دستورات قضایی اشتباه یا نادرست و دفاع مشروع می گردد. ضمناً در اغلب موارد فوق با مطالعه تطبیقی، راه حل های مختلف مورد ارزیابی قرار گرفته و راه حل مناسب انتخاب شده است.

### ۳- مبانی مسئولیت مدنی در حقوق ایران

در نظام حقوقی ایران مبانی متعددی موجب شکل گیری مسئولیت مدنی می گردد که از آن جمه می توان به تقصیر، خطر و تضمین حق اشاره نمود. بر این اساس می توان مسئولیت فرد را به واسطه ورود خسارت معین نمود که ذیلا مورد بررسی قرار می گیرد.

#### ۳-۱- مسئولیت مبتنی بر تقصیر

طبق این نظر مباشر خسارت هنگامی مسئول جبران ضرر است که مرتکب تقصیری شده باشد و خسارت هم معلول آن تقصیر باشد. وجود رابطه سببیت بین خسارت و تقصیر است



که جبران خسارت را توجیه میکند. به این مسئولیت که مبتنی بر تقصیر است "مسئولیت درون ذاتی" نیز گویند. (یزدانیان، ۱۳۸۹، ۴۳)

تقصیر رکن اساسی مسئولیت بوده و وجود رابطه سببیت بین خسارت وارده و تقصیر ضروری است. مفهوم مخالف این نظریه این است کسی که از روی عمد و مقصرانه زیان وارد نکند ملزم به جبران خسارت نیست؛ زیرا عاوانه نیست کسی که مرتکب تقصیر نشده بلکه اعمال مشروع وی سبب ورود زیان به دیگری شده است را مسئول بدانیم. (لوراسا و صفایی، ۱۳۷۵، ۴۱)

ضابطه تشخیص تقصیر عرف است و مصادیق احصا شده توسط قانون گذار نیز مصادیق تمثیلی است و از آن جا که هدف مسئولیت مدنی جبران خسارت است و نه مجازات مرتکب معیار تقصیر معیار نوعی است. در تشخیص تقصیر، رفتار یک شخص متعارف در نظر گرفته می شود. همچنین وجود تقصیر برای مسئول بودن خواننده، کافی نیست بلکه رابطه سببیت بین فعل زیان بار و زیان های وارده نیز باید احراز شود. در حقوق موضوعه ایران برای احراز رابطه سببیت باید در جستجوی عاملی بود که در وقوع حادثه موثر است. (امینی و محمدی نژاد، ۱۳۹۱، ۱۹)

در یک جمع بندی مطابق دیدگاه پیروان این نظریه کسی را باید مسئول شناخت که از نظر اخلاقی نسبت به کاری که انجام داده است قابل ملامت باشد. بر طبق ایرن نظر مسئولیت یک مفهوم اخلاقی است. هر کس باید در گرو خطاهای خود باشد و به طور نوعی نمی توان در این باره داوری کرد. در احراز تقصیر زیان دیده نقش مدعی را دارد و باید دلایل اثبات آن را بیاورد اصولاً در مسئولیتهای قراردادی اثبات عدم انجام تعهد برای این منظور کافی است و متعهد در صورتی از مسئولیت معاف می شود که ثابت کند قوای قاهره او را از اجرای قرارداد باز داشته است. ولی در مسئولیتهای قهری تقصیر همیشه بر خلاف اصل است و نیاز به اثبات دارد و زیان دیده "مدعی" محسوب می شود. (حیدری و دیگران، ۱۳۹۷، ۲۷۱)

### ۳-۲- مسئولیت مبتنی بر خطر

این نظریه تلاش می نماید تا تقصیر را از زمره ارکان ایجاد مسئولیت کنار بگذارد و صرف ایجاد زیان را برای مسئولیت کافی تلقی نماید. طرفداران این نظریه در پاسخ به این سؤال



که چرا و بر چه اساسی عامل زیان ملزم به جبران خسارت وارده به غیر می باشد و توجیه گر این مسئولیت چیست؟ چرا زیان دیده نباید زیان را تحمل نماید؟ می گویند: چون مقتضای عدالت و انصاف این است که هر کس خطرات و آثار زیانبار ناشی از عمل خویش را خود به عهده بگیرد و منصفانه نیست که زیان دیده خسارت ناشی از عمل غیر را تحمل نماید. (حسینی نژاد، ۱۳۸۹، ۲۲)

این نظریه با حذف تقصیر از ارکان مسئولیت قلمرو مسئولیت مدنی را گسترش داده و دعوای جبران خسارت را از این منظر آسان تر می نماید. زیرا زیان دیده کافی است که بین زیان و عامل زیان رابطه علیت را اثبات کند و نیاز به اثبات تقصیر نمی باشد. انتقادات به نظریه خطر باعث پدید آمدن نظریه های تعدیل یافته تری شد مانند نظریه خطر در برابر انتفاع مادی، نظریه خطرهای ایجاد شده، نظریه خطر نامتعارف گردید.

نظریه خطر به نظر مبالغه آمیز می رسد زیرا نمی توان ارتکاب تقصیر را مبنای منحصر مسئولیت مدنی برشمرد. زیرا گاه عدالت ایجاب می کند که کسی متحمل ضرر شود که مقصر نبوده است. همچنین بطور کلی نباید شخص را مسئول خساراتی دانست که ناشی از فعالیت های مشروع او بوده است. (کاتوزیان، منبع پیشین، ۲۵)

### ۳-۳- نظریه تضمین حق

این نظریه بر این باور استوار است که نظریه تقصیر و ایجاد خطر به ارزیابی رفتار عامل زیان پرداخته و از هدف اصلی مسئولیت مدنی که جبران خسارت زیان دیده می باشد غافل مانده است. این نظریه بیان می دارد: هر کس از افراد جامعه حق دارد که در جامعه ای سالم و در امنیت کامل زندگی کند و از اموال استفاده نماید. دیگران نیز باید به این حقوق احترام بگذارند. قانون نیز از آن حمایت خواهد کرد و در نتیجه اگر حقی از بین برود باید به وسیله عامل از بین برنده حق جبران شود.

البته این نظریه در مواردی مثل غصب و سلطه غیر قانونی بر مال غیر و اتلاف مطابق با واقع است. ولی اشکال اساسی زمانی است که شخص در مقام اجرای متعارف حق خویش موجب زیان دیگری می شود. به بیان دیگر مشکل آن است که دو حق با یکدیگر تزاخم داشته



و دلیلی بر ترجیح هیچ یک وجود ندارد. (حیدری و دیگران، منبع پیشین، ۲۷۶)

#### ۴-ارکان مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی

برای بررسی ابعاد حقوقی مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی در قانون ایران باید بدو ارکان شکل‌گیری این مسئولیت را بشناسیم. بنابراین ذیلاً این ارکان مورد بررسی قرار می‌گیرد. این ارکان شامل وجود خسارت، وقوع تصادف و رابطه سببیت که ذیلاً به آن می‌پردازیم.

#### ۴-۱- وجود خسارت

وجود ضرر برای ایجاد مسئولیت امری بدیهی است و قواعد مسئولیت مدنی پیرامون ضرر و در رابطه با آن، به وجود می‌آیند؛ یا برای جبران ضرر وارده و یا پیشگیری از ایجاد ضرر آینده (بادینی، ۱۳۸۴، ۶۴) به عبارتی می‌توان گفت موضوع مطالعات مسئولیت مدنی ضرر است.

در بیان تعریف ضرر عنوان آمده است: «هر جا که نقصی در اموال ایجاد شود یا منفعت مسلمی از دست برود یا به سلامت و حیثیت شخص لطمه‌ای وارد آید، می‌گویند ضرری به بار آمده است.» (کاتوزیان، منبع پیشین، ۳۸) همانطور که در تعریف مشاهده می‌شود ضرر می‌تواند در اثر از بین رفتن مالی باشد یا در نتیجه از دست دادن منفعتی. واضح است که در صورت از دست رفتن مال می‌توان ورود ضرر را اثبات و تقاضای جبران ضرر و زیان کرد. در قانون آیین دادرسی کیفری ماده (۱۴) نیز آمده است «شاک می‌تواند جبران تمام ضرر و زیانهای مادی و معنوی و منافع ممکن الحصول را بخواهد.» بنابراین و با توجه به نص ماده می‌توان گفت که از دست رفتن منفعت در حکم تلف مال است اگر چه هنوز ایجاد نشده است همانطور که در ماده مذکور از دست رفتن منفعت (ممکن الحصول) در زمره ضرر آمده است. تبصره (۲) ماده (۵۱۵) قانون آیین دادرسی مدنی مقرر می‌دارد که «خسارت ناشی از عدم‌النفع قابل مطالبه نیست...»

مفهوم زیان یا خسارت در تحلیل اقتصادی حقوق با معنای آن در حقوق سنتی بسیار



نزدیک است، به رسمیت شناختن جبران خسارت‌های اقتصادی، خطر نامشخص شدن مسئولیت به دلیل غیر قابل پیش بینی شدن سنگینی مسئولیت و تعداد زیان دیدگان بالقوه را به دنبال دارد و از آن جا که حدود مسئولیت باید در جایی متوقف شود، قاعده استثنای جبران خسارت برای ضررهای صرفاً اقتصادی، در جهای از مشخص بودن قانونی و تجاری را تأمین می‌کند. (Charles, 2012, p: 90)

جبران زیانهای ناروا مؤکول به آن است که زیان واجد شرایطی باشد؛ اول این که ضرر باید به طور مسلّم رخ داده باشد و احتمال وقوع ضرر کافی نیست. در مسئولیت سنتی که در آن جبران خسارات مورد توجه است وجود ضرر اهمیت و وضوح بیشتری دارد؛ با این حال در تحلیل اقتصادی حقوق با این که هدف مسئولیت مدنی می‌تواند پیش‌گیری از ایراد ضرر باشد، وجود ضرر برای اعمال قواعد مسئولیت مدنی ضروری است. به طور سنتی گفته می‌شود که ضرر احتمالی موجب ایجاد مسئولیت نمی‌باشد و حکم به جبران داده نمیشود. (کاتوزیان، منبع پیشین، ۱۰۲)

همچنین خسارت باید مستقیم باشد یعنی بین فعل زیان بار و ضرر، حادثه دیگری وجود نداشته باشد تا جایی که بتوان گفت ضرر در نظر عرف از همان فعل ناشی شده است و بین آن‌ها رابطه سببیت برقرار است. بر همین مبنا، اگر وسیله نقلیه ای بعد از برخورد با خودروی دیگر، باعث برخورد آن با وسیله یا فرد دیگری شود، مشروط بر این که خودروی اخیر با سرعت متعارف و با رعایت قوانین در حال حرکت یا متوقف بوده باشد، در این صورت باز هم حادثه رانندگی به طور مستقیم از وسیله نقلیه متخلف (اول) ناشی شده است و خودرویی که واسطه ضرر گردیده این ارتباط را قطع نمی‌کند. (عباسلو، بختیار، ۱۳۸، ۵۰) در این باره ماده ۵۲۰ قانون آیین دادرسی مدنی، مصوب ۱۳۷۹ با به کارگیری قید «بلاواسطه» به این شرط اشاره نموده است: «در خصوص مطالبه خسارت وارده، خواهان باید این جهت را ثابت نماید که زیان وارده بلاواسطه ناشی از عدم انجام تعهد یا تأخیر آن و یا عدم تسلیم خواسته بوده است. در غیر این صورت دادگاه دعوای مطالبه خسارت را رد خواهد کرد». شرط دیگر اینکه ضرر در صورتی قابل جبران است که به نحو مقتضی جبران نشده باشد. این شرط با اصل جبران خسارت که از اصول بنیادین بیمه است رابطه مستقیم دارد. اصل جبران خسارت



بدین معنا است که بیمه‌گذار زیان دیده یا اشخاص ثالث زیان دیده حق دارند در صورت وقوع خطر موضوع بیمه، تا میزانی که زیان دیده‌اند، غرامت یا تاوان و ترمیم درخواست و دریافت کنند. در واقع عدالت و دادگستری ایجاب می‌کند که هر زیان دیده‌ای تا میزانی که خسارت دیده است غرامت دریافت دارد نه کم‌تر از آن و نه بیشتر از آن. بنابراین اگر خسارت به نحوی جبران شده باشد، ترمیم مجدد آن از قاعده عدالت به دور است. بنابراین زیان دیده نمی‌تواند از باب یک ضرر دو یا چند مرتبه خسارت بگیرد.

شرط دیگر اینکه برای قابل مطالبه بودن زیان، این است که ضرر باید پیش بینی پذیر باشد و ضرری که پیش بینی نمی‌شده است، قابل تدارک نیست. (بزرگمهر، ۱۳۸۵، ۳۷) احتمال وقوع حادثه یکی از مباحث مهم در تحلیل اقتصادی مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی است. حال اگر راننده‌ای پیش بینی خسارت را نداشته باشد، آیا مسئول جبران خسارت وارده می‌باشد؟ در نظام حقوقی ما عدم قابلیت پیش بینی میزان و اهمیت ضرر تأثیری در مسئولیت زیان زننده ندارد، راننده‌ای که مسبب حادثه شناخته می‌شود، مسئول همه خساراتی است که به این وسیله به وجود آورده است و نمی‌تواند سنگینی بیش از حد تصور خسارات را به عنوان دفاع مطرح کند؛ آن چه در این مورد اثرگذار است، قابلیت پیش بینی خود ضرر است. (کاتوزیان، منبع پیشین، ۳۰۶)

در مورد مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی، راننده و دارنده از زیان‌های گسترده و فراگیر وسیله نقلیه آگاه فرض می‌شوند و قابلیت پیش بینی ضرر در مورد حوادث رانندگی محقق است، اما چنان چه این خسارت توسط عوامل خارج از اختیار وسیله نقلیه و اجتناب ناپذیر باشد، موجب می‌شود این خسارات، قابلیت پیش بینی را از دست بدهند. (Calabresi, 1970, 12)

#### ۴-۲- وقوع تصادف

هر یک از افراد جامعه وظیفه دارد که در رفتار خویش احتیاط و دقت را رعایت بکند به طوری که از رفتار او زیانی متوجه دیگران نگردد، مرسوم است که تجاوز و انحراف از رفتار شخص متعارف تقصیر محسوب می‌شود. در تحلیل اقتصادی حقوق هم، از رفتار انسان معقول



سخن به میان می‌آید؛ شخص متعارف کسی است که معیارها و ضوابط عرف را مراعات کند و مطابق آن عمل نماید. (جعفری لنگرودی، ۱۳۷۸، ۶)

قواعد مسئولیت مدنی سعی در ایجاد انگیزه برای کاهش هزینه‌های تصادف دارند، زیرا می‌خواهند هزینه اجتماعی وارد به جامعه را به کمترین میزان قابل تصور برسانند؛ از سوی دیگر، یکی از عوامل مؤثر بر هزینه اجتماعی، میزان هزینه ای است که برای احتیاط مصرف می‌شود؛ بر همین اساس احتیاط بیش از اندازه همان اندازه موجب افزایش هزینه‌های اجتماعی می‌شود که عدم وجود احتیاط آنرا افزایش میدهد؛ به تعبیر دیگر میتوان هزینه اجتماعی را به صورت ساده برابر با هزینه ناشی از تصادف به علاوه هزینه احتیاط (هزینه پیش گیری از وقوع حادثه) معرفی کرد.

بدیهی است اقدامات و رفتارهایی که منجر به حادثه می‌شوند هر یک نقش جداگانه ای در زنجیره علت‌ها و معلول‌ها خواهند داشت. عوامل محیطی و پیرامونی در وقوع حادثه دخالت دارند، ولی در این میان و در رابطه با راننده، نقش اصلی را خطاها (اشتباهات انسانی) و تخلفات رانندگی دارند و حادثه از این دو عامل ناشی می‌شود. (Reason, 1990, 5)

#### ۴-۳- رابطه سببیت

رابطه سببیت در حقوق، معنایی عرفی دارد و به عبارتی نوعی ظهور است؛ بدین معنی که هرگاه عرف میان دو چیز رابطه برقرار کند و رخدادی را نتیجه حادثه‌های دیگر بداند، اصل و ظاهر بر آن است که میان آن دو رابطهای سببی موجود است و وجود چنین رابطهای است که امکان مطالبه خسارت ایجاد شده را از عامل آن فراهم می‌سازد. (قربان پور، ۱۳۸۵، ۹)

اثبات رابطه سببیت با زیان دیده است اما نوعاً قاضی، این رابطه سببیت را از همان ظهور عرفی درمی‌یابد. (بزرگمهر، منبع پیشین، ۳۷)

در موردی که مسئولیت ناشی از فعل شخص است باید رابطه سببیت بین تقصیر خواننده و ورود ضرر اثبات شود. برعکس در فرضی که مسئولیت از فعل غیر به وجود می‌آید احراز رابطه سببیت بدین گونه ضرورت ندارد. ولی باید ثابت شود که میان فعل یا تقصیر کسی که مسئولیت کارهایش به عهده خواننده است و ورود ضرر رابطه علیت وجود دارد. (کاتوزیان،



## ۵- تحولات در قانون مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی

به دلیل اشکالات در بعد تقنینی، قانون ایران در زمینه مسئولیت مدنی پیرامون حوادث رانندگی دستخوش تحول گردید و این تغییرات شامل موارد زیر می‌باشد:

### ۵-۱- تعهد به بیمه یا تعهد به جبران خسارت در قانون جدید

مسئولیت ناشی از حوادث رانندگی یکی از مهمترین مظاهر مسئولیت مدنی است. نقش بیمه نیز به تکمیل ظرفیت‌های قانونی، برای جبران خسارت باز می‌گردد. چهره اصلی این حوادث متوجه مسئولیت مدنی است و تنها آثار آن با بیمه قرابت دارد. در وضعیت صحیح قانون بیمه باید متفرع بر مباحث مسئولیت مدنی باشد نه اینکه بحث مسئولیت مدنی را در میان قواعد بیمه جستجو نمود زیرا آنچه در این میان قابل توجه است بحث جبران خسارت و مسئولیت مدنی است و بیمه وسیله دستیابی به این هدف تلقی می‌شود. بنابراین هیچ‌گاه نباید از عنوان و شان ابزار و وسیله به مرحله هدف غایی و جایگزینی مسئولیت مدنی ترقی نماید. (خدابخشی، ۱۳۷۹، ۱۵۴)

در تبصره ی ۱ ماده ی ۱ قانون جدید قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث آمده است «دارنده از نظر این قانون اعم از مالک و یا متصرف وسیله نقلیه است و هر کدام که بیمه‌نامه موضوع این ماده را تحصیل نماید تکلیف از دیگری ساقط می‌شود.» تبصره ۲ این ماده نیز مقرر می‌دارد «مسئولیت دارنده وسیله نقلیه مانع از مسئولیت شخصی که حادثه منسوب به فعل یا ترک فعل او است نمی‌باشد. در هر حال خسارت وارده از محل بیمه‌نامه وسیله نقلیه مسبب حادثه پرداخت می‌گردد.»

در قانون جدید، تعهد دارنده، تنها متوجه بیمه کردن مسئولیت خود است و تعهد به جبران خسارت مغفول مانده است البته در تبصره ۳ به تعریف خسارت بدنی پرداخته مقرر می‌دارد «منظور از خسارت بدنی، هر نوع دیه یا ارش ناشی از صدمه، شکستگی، نقص عضو، از کارافتادگی (جزئی یا کلی-موقت یا دائم) یا دیه فوت شخص ثالث به سبب حوادث مشمول





بیمه موضوع این قانون است. هزینه معالجه نیز چنانچه مشمول قانون دیگری نباشد، جزء تعهدات بیمه موضوع این قانون خواهد بود.

همچنین در تبصره ۴ به تعریف خسارت مالی پرداخته و مقرر می‌دارد «منظور از خسارت مالی، زیان‌هایی می‌باشد که به سبب حوادث مشمول بیمه موضوع این قانون به اموال شخص ثالث وارد شود.» و در تبصره ۵ به تعریف حادثه رانندگی<sup>۱</sup> اشاره شده است. از این تبصره‌ها مسئولیت مدنی استنباط می‌شود. در تبصره ۲ ماده ۴ قانون جدید از جبران خسارت زیان دیدگان سخن به میان آمده است. میتوان گفت تعهد بیمه‌ای که متوجه دارنده است به دلالت التزامی حاوی تعهد به جبران خسارت نیز می‌باشد.

ممکن است تصور شود که قانون جدید مسئولیت نیز میان مسئولیت راننده و دارنده تمایز قائل است اولی براساس نظریه تقصیر و انتساب حادثه به او و دومی به علت نظریه خطر و دارا بودن صفت دارندگی مسئول هستند و از این حیث با قانون سابق تفاوتی ندارد و تنها مفهوم دارنده روشن‌تر شده است. (خدابخشی، ۱۳۹۰، ۱۱۰)

#### ۵-۲- مبنای مسئولیت دارنده وسیله نقلیه

در قانون جدید بیمه در تبصره ۱ ماده ۲ آمده است «مسئولیت دارنده وسیله نقلیه مانع از مسئولیت شخصی که حادثه منسوب به فعل یا ترک فعل او است نمی‌باشد. در هر حال خسارت وارده از محل بیمه‌نامه وسیله نقلیه مسبب حادثه پرداخت می‌گردد.»

براین اساس دارنده در قانون کسی نیست جز متصدی وسیله نقلیه که به دلیل تصرف و نظارت بر آن مسئول خسارت می‌باشد. اما مبنای مسئولیت را نمی‌توان از خود این امر برداشت کرد زیرا مصادره به مطلوب می‌شود. از آنجا که تعیین مسئولیت در قانون به سکوت گذاشته شده است باید آن را براساس اصول حقوق مسئولیت مدنی تعیین نمود. گفته شد که در این حالت نظریه قابلیت انتساب اعمال می‌شود. ثانیاً تبصره ی ۱ ماده ۱ قانون جدید، در صدد تعیین مبنای مسئولیت نیست، بلکه برای اجتناب از عدم استفاده از پوشش بیمه

۱. منظور از حوادث مذکور در این قانون، هر گونه سانحه‌ای از قبیل تصادم، تصادف، سقوط، واژگونی، آتش سوزی و یا انفجار وسایل نقلیه موضوع این ماده و نیز خسارتی است که از محمولات وسایل مزبور به اشخاص ثالث وارد شود.



ای برای فردی است که قرارداد بیمه را از ابتدا منعقد ننموده و اتومبیل را تحویل گرفته یا به هر صورت متصرف شده است یا به عللی دیگر که موجب دخالت وسیله ی نقلیه در حادثه است، مسؤول شناخته می‌شود تا بیمه گر به این دلیل از پرداخت خسارت طفره نرود. در مذاکرات مربوط به این متن قانون نیز همین امر مورد نظر بوده است.

همچنین در تفسیر ماده ۲۶ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی و دیگر قوانین بدون توجه به مبانی مسئولیت مدنی و مطابق ظاهر آثار غیر قابل پذیرشی را به بار می‌آورد ضمن آنکه رویه قضایی را از حداقل ظرفیت آن قوانین محروم می‌کند. قوانین اخیر التصویب باید براساس رویکرد فقهی حاکم بر ضمان قهری و جبران خسارت زیان دیده و دیگر قواعد مسئولیت مدنی تفسیر شوند.

#### ۶- نقش پلیس در حوادث رانندگی

در تجولات مسئولیت مدنی نقش پلیس راهنمایی و رانندگی از دو جنبه دارای اهمیت است. نخست اینکه هنگامی که پلیس به عنوان کارشناس در صحنه تصادفات حاضر می‌گردد، در تشخیص علت حادثه و مقصر خطا کرده و از این طریق موجب تضرر زیان دیده گردد. دوم با مدیریت صحنه تصادف از بروز آسیبهای دیگر پیشگیری به عمل می‌آورد.

#### ۶-۱- نقش پلیس به عنوان کارشناس در صحنه تصادفات

یکی از وظایف اصلی و مهم واحدهای راهنمایی و رانندگی رسیدگی به تصادفات است. وظیفه ای که ارتباط مستقیم با جان و مال مردم دارد از طرفی ارتباط کمی و کیفی انجام این وظایف با تسریع در امداد رسانی به مصدومان و پاک سازی مسیر به نحوی که برای فعالیت سازمانهای همکار، اختلال و مزاحمتی ایجاد نکند و هریک از سازمانها بتوانند باتوجه به اولویت و ضرورت فعالیت خود را به انجام رسانند. به مدیریتی توانمند برای هماهنگی فعالیتهای مختلف موردنیاز است. بی شک اعمال چنین مدیریتی برعهده پلیس راهنمایی و رانندگی است. (اسماعیلی و دیگران، ۱۳۹۸، ۲)

در ماده (۲) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی آمده است «به افسران کادر و پیمانی مورد



و ثوق راهنمایی و رانندگی نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران که برای تشخیص تخلفات مربوط به حمل و نقل و عبور و مرور تعیین شده و آموزش لازم را دیده‌اند اجازه داده می‌شود، تخلفات مربوطه را وفق قانون تشخیص داده و قبض جرمه صادر نمایند.»

نخستین نکته این است که اگر پلیس به موقع به تخلفات رانندگی رسیدگی نماید از تصادفات ناشی از آن جلوگیری می‌گردد. افرادی که با سرعت غیر مجاز تردد می‌کنند و یا در خیابان بصورت مارپیچ رانندگی می‌نمایند، بالاترین ضریب خطر را برای خود و دیگران دارند. متوقف نمودن به موقع این اتومبیل‌ها از بروز حوادث احتمالی پیشگیری به عمل می‌آورد. همچنین در صورت بروز تصادف افسران راهنمایی و رانندگی به عنوان کارشناس در صحنه تصادف حاضر شده و نظر آنها مطابق ماده ۱۷ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی در حکم نظر کارشناسان رسمی است. این ماده مقرر می‌دارد «نظر اولیه افسران کارشناس تصادفات راهنمایی و رانندگی در حکم نظر کارشناسان رسمی است. چنانچه به نظر قاضی رسیدگی کننده، نظر کارشناسی مبهم و یا ناقص باشد موضوع جهت رفع نقص به همان کارشناس و یا کارشناس دیگر ارجاع می‌گردد و در صورت مغایرت نظر کارشناس با اوضاع و احوال مسلم قضیه و یا اعتراض موجه و مدلل اصحاب دعوی، موضوع به هیأت کارشناسی مطابق مقررات آئین دادرسی دادگاههای عمومی و انقلاب ارجاع خواهد شد.»

لذا عدم تخصص کافی در این خصوص می‌تواند منجر به تشخیص اشتباه و از این باب ضرر به افراد گردد. لذا اقدامات آموزش محور پلیس می‌تواند در تربیت کادر متخصص کارآمد بوده و از این منظر از بروز خسارت به واسطه فقد آموزش پیشگیری شود.

#### ۶-۲- نقش پلیس در مدیریت صحنه تصادف

امروزه مبحث مدیریت صحنه تصادفات به یکی از دغدغه‌های اصلی دست اندرکاران راهنمایی و رانندگی و ناجا تبدیل شده است. در این زمینه رسیدن به وضعیت مطلوب در کاهش صدمات جانی و مالی در صحنه‌های تصادف نیازمند آموزش‌های تخصصی به بررسی نقش پلیس راه در مدیریت صحنه تصادفات جاده ای کارشناسان، پلیس، مأمورین امداد و نجات، اورژانس، رانندگان و غیره و فرهنگ سازی و تهیه راهنماها و دستورالعمل‌های ایمن



سازی می‌باشد. (اسماعیلی، منبع پیشین، ۲۱)

در ایران و تقریباً در تمامی کشورهای جهان دستورالعمل‌های مشخصی جهت رسیدگی به تصادفات و کاهش آثار و تبعات آن وجود دارد، تا مامورین بتوانند طبق یک قانون خاص نسبت به ایجاد نظم، ایمنی و مراقبت از ترافیک در محل اقدام کنند. پلیس راه در واقع آخرین حلقه از زنجیره سازمان‌های ایمنی است که باید برای جلوگیری از تصادفات و کاهش ضایعات و تلفات راهها اهتمام لازم را به عمل آورد. حتی اگر پلیس از امکانات و تجهیزات فنی قابل توجهی برخوردار نباشد، باید طبق یک برنامه مشخص نیروهای خود را برای مقابله با مشکلات و حوادث مختلف در شرایط بحرانی راهها در نقاط تصادف خیز مستقر نماید. (نایب آقا، ۱۳۸۱، ۷)

هرچه قدر مدت زمانی که خودروهای تصادفی در صحنه می‌مانند افزایش یابد احتمال وقوع سوانح بعدی بیشتر خواهد شد و هرگونه تأخیر در رسیدگی و جمع‌آوری صحنه تصادف می‌تواند منجر به فاجعه بیشتر از تصادف اولی گردد. با وجود این نکته سالانه در کشور، تصادفات عدیده‌ای به علت عدم توجه لازم به مسئله ایمنی در صحنه تصادف رخ می‌دهد ولی تاکنون به صورت جامع و کلی به این مهم پرداخته نشده و راهبرد مدیریتی در این باره به وجود نیامده است.

در ماده (۳) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی آمده است «تهیه، نصب و نگهداری تجهیزات الکترونیکی از قبیل عکسبرداری، فیلمبرداری و سامانه‌های ماهواره‌ای و نظایر آن جهت ثبت تخلف و کنترل عبور و مرور در شهرها به عهده شهرداریها و در خارج از شهرها به عهده وزارت راه و ترابری (سازمان راهداری و حمل و نقل پایانه‌های کشور) می‌باشد که با هماهنگی راهنمایی و رانندگی ملزم به اجراء این ماده می‌باشند.»

براین اساس چنانچه در نقاط مختلف شهر به نصب دوربین مبادرت صورت گیرد در زمان تصادفات ضمن سرعت عمل در کسب اطلاع پیرامون شرایط و موقعیت محل تصادف، مدیریت مطلوب تری برای رفع ترافیک احتمال بر این مبناء وجود خواهد داشت.

همچنین مطابق ماده ۱۴ فوق «در تصادفات رانندگی که فقط منجر به خسارات مالی می‌شود رانندگان مکلفند در صورت قابل انتقال بودن وسایل نقلیه، با امکانات موجود، محل



استقرار چرخها را علامتگذاری نموده و بلافاصله وسایل نقلیه خود را به منظور رفع سدمعبر به کنار راه منتقل و سپس عنداللزوم درخواست حضور کارشناس تصادفات نمایند. در صورت امتناع از اقدام فوق مأموران راهنمایی و رانندگی به نحو مقتضی اقدام می‌نمایند و چنانچه به علت وقوع تصادف منجر به جرح یا فوت، جسد یا اجسام دیگری مانع عبور وسایل نقلیه یا اخلال در نظم شده باشد مأموران انتظامی مکلفند با علامتگذاری محل استقرار جسد و اجسام، آنها را از مسیرهای حرکت خارج و تا انجام تشریفات قانونی توسط مقامات مسؤول صحنه تصادف را حفظ نمایند.» و تبصره ۲ این ماده نیز مقرر می‌دارد «کارشناسان تصادفات راهنمایی و رانندگی رسیدگی کننده به تصادفات مکلفند پس از پایان رسیدگی و انجام تشریفات قانونی با بهره‌گیری از امکانات مانند عکسبرداری و وسایل دیگر در اختیار خود یا سایر سازمانها و نهادها نسبت به مدیریت، پاکسازی و برقراری ایمنی عبور و مرور در محل وقوع تصادف اقدام نمایند.»

### نتیجه گیری

مسئولیت مدنی تعهد قانونی شخص بر رفع ضرری که به دیگری وارد کرده است خواه این ضرر ناشی از تقصیر خود وی باشد یا ناشی از فعالیت او شده باشد. بر این مبنا در هر موردی که شخص ناگزیر از جبران خسارت دیگری باشد، در برابر او مسئولیت مدنی دارد. در نظام حقوقی ایران مبانی متعددی موجب شکل‌گیری مسئولیت مدنی می‌گردد که از آن جمه می‌توان به تقصیر، خطر و تضمین حق اشاره نمود. همچنین در بررسی ابعاد حقوقی مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی در قانون ایران ارکان شکل‌گیری این مسئولیت که شامل وجود خسارت، وقوع تصادف و رابطه سببیت اشاره نمود. در خصوص تحولات در قانون مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی باید به دو مورد در قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث اشاره نمود یکی تعهد به بیمه یا تعهد به جبران خسارت در قانون جدید و دیگر مبنای مسولیت دارنده وسیله نقلیه که در باید گفت مسئولیت ناشی از حوادث رانندگی یکی از مهمترین مظاهر مسئولیت مدنی است. نقش بیمه نیز به تکمیل ظرفیت‌های قانونی، برای جبران خسارت



باز می‌گردد. چهره اصلی این حوادث متوجه مسئولیت مدنی است و تنها آثار آن با بیمه قرابت دارد. در وضعیت صحیح قانون بیمه باید متفرع بر مباحث مسئولیت مدنی باشد نه اینکه بحث مسئولیت مدنی را در میان قواعد بیمه جستجو نمود زیرا آنچه در این میان قابل توجه است بحث جبران خسارت و مسئولیت مدنی است و بیمه وسیله دستیابی به این هدف تلقی می‌شود. بنابراین هیچ‌گاه نباید از عنوان و شان ابزار و وسیله به مرحله هدف غایی و جایگزینی مسئولیت مدنی ترقی نماید. همچنین نقش پلیس راهنمایی و رانندگی نیز حائز اهمیت است. در تجولات مسئولیت مدنی نقش پلیس راهنمایی و رانندگی از دو جنبه دارای اهمیت است. نخست اینکه هنگامی که پلیس به عنوان کارشناس در صحنه تصادفات حاضر می‌گردد، در تشخیص علت حادثه و مقصر خطا کرده و از این طریق موجب تضرر زیان دیده گردد. دوم با مدیریت صحنه تصادف از بروز آسیب‌های دیگر پیشگیری به عمل می‌آورد. پیرامون نقش پلیس به عنوان کارشناس در صحنه تصادفات نخستین نکته این است که اگر پلیس به موقع به تخلفات رانندگی رسیدگی نماید از تصادفات ناشی از آن جلوگیری می‌گردد. افرادی که با سرعت غیر مجاز تردد می‌کنند و یا در خیابان بصورت مارپیچ رانندگی می‌نمایند، بالاترین ضریب خطر را برای خود و دیگران دارند. متوقف نمودن به موقع این اتومبیل‌ها از بروز حوادث احتمالی پیشگیری به عمل می‌آورد و دیگر اینکه نظر اولیه افسران کارشناس تصادفات راهنمایی و رانندگی در حکم نظر کارشناسان رسمی است لذا عدم تخصص کافی در این خصوص می‌تواند منجر به تشخیص اشتباه و از این باب ضرر به افراد گردد. لذا اقدامات آموزش محور پلیس می‌تواند در تربیت کادر متخصص کارآمد بوده و از این منظر از بروز خسارت به واسطه فقد آموزش پیشگیری شود. در خصوص نقش پلیس در مدیریت صحنه تصادف نیز پلیس با حضور به موقع در صحنه تصادف و مدیریت ترافیک ناشی از آن از بروز حوادث دیگر پیشگیری به عمل می‌آورد. در این خصوص نصب تجهیزات لازم از قبیل دوربین در راهها و گذرگاهها می‌تواند موجب مدیریت مطلوب گردد.



## منابع

- جعفری لنگرودی، محمد جعفر (۱۳۷۴) ترمینولوژی حقوق، تهران: گنج دانش
- کاتوزیان، ناصر (۱۳۷۴) الزان‌های خارج از قرارداد: ضمان قهری، انتشارات دانشگاه تهران
- حیدری، قاسم و دیگران (۱۳۹۷) بررسی تطبیقی مبانی مسئولیت مدنی در حقوق ایران و آمریکا، فصلنامه پژوهش‌های روابط بین‌الملل، ۸ (۲)
- یزدانیان، علیرضا (۱۳۸۹) حقوق مدنی حقوق تعهدات: قواعد عمومی مسئولیت مدنی، تهران: نشر میزان
- بادی، حسن (۱۳۸۳) هدف مسئولیت مدنی، دانشکده حقوق و علوم سیاسی، شماره ۶۶ - لوراسار میشل، صفایی، سید حسین (۱۳۷۵) مسئولیت مدنی ترجمه محمد اشری، تهران: نشر حقوقدان
- امینی، عیسی، محمدی نژاد، سمیرا (۱۳۹۱) نقش تقصیر در مسئولیت مدنی و مقایسه آن با حقوق کامن‌لا، تحقیقات حقوقی آزاد، ۵ (۱۸)
- حسینی نژاد حسینقلی (۱۳۸۹) مسئولیت مدنی، تهران: انتشارات مجد
- اسماعیلی، علیرضا و دیگران (۱۳۸۹) بررسی نقش پلیس راه در مدیریت صحنه تصادفات جاده‌ای، مطالعات مدیریت ترافیک، ۵ (۱۷)
- نایب آقا، محمد. (۱۳۸۱)؛ راه و ایمنی ترافیک، تهران: چاپ سرشار
- رستمی، ولی، بهادری جهرمی، علی (۱۳۸۸) مسؤولیت مدنی دولت، پژوهشنامه حقوق اسلامی، ۱۰ (۲۲)
- خدابخشی، عبدالله (۱۳۷۹) مسؤولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی و تحولات آن در حقوق ایران، مجله حقوقی دادگستری، ۷۴
- Calabresi, Guido. 1970. The Costs of Accidents: A Legal and Economic Analysis. New Haven: Yale University Press.
- Reason. I.T (1990). Human Error. Cambridge: Cambridge university press
- Charles P. (2012). Nemeth, Civil Liability of Security Personnel, Private Security and the Law (Fourth Edition)