

Civil liability of custodians Road safety in accidents caused by driving

Ahmad Farahani¹

Mohammad Mahdi Khaki²

One of the effects of the industrialization of human societies is the increasing use of motor vehicles by humans, which, despite the fact that human life has been facilitated, has led to many incidents involving a lot of financial and human damages, in which the above-mentioned incidents and methods of compensation for financial and physical damage Entry into the victims of these incidents is one of the major issues of civil responsibility in the current world, and these events do not only create problems for the people of the community, but also increase the social responsibilities of the state and the public nongovernmental institutions, and this is a fundamental research carried out by the library method. Try to find out That the responsibility of the Road Safety Counselors, which includes the Ministry of Road and Urban Affairs outside the city and the municipality of the city as well as the traffic police, in some cases that are responsible for the safety of the road, are to be reviewed and, ultimately, we state that the basis The responsibility of these institutions can be justified by any civil liability theory. Regarding the general rules of civil liability and the theory of the "assumption of priority of the servant on the state" and in accordance with Note 3 of Article 14 of the Law on driving offenses adopted in 2010, the responsibility of safety carriers is based on the theory of fault and cannot be caught by reference to Note 3 Article 14 of the Law on Driving Misconduct came to the strict liability theory as well as the liability of the insurance companies and the fund for damages in Article 16 of the new third-party insurance law in relation to road safety officials with the group guarantee theory because the insurer in the compulsory insurance law A third party is seeking a mechanism to expedite redress is seen.

Keywords: civil liability, road safety custodians, Ministry of Roads and Urban Planning, Municipality, Traffic Police

¹ Faculty member of Allameh Tabataba'i University

² Master of Private Law (Corresponding Author)

mmkhaki@chmail.ir

مبنای مسئولیت مدنی متولیان ایمنی راه در حوادث ناشی از رانندگی

احمد فرهانی*

تاریخ دریافت ۱۳۹۸/۰۱/۲۵

محمد مهدی خاکی**

تاریخ پذیرش ۱۳۹۸/۰۵/۰۸

چکیده

یکی از آثار صنعتی شدن جوامع بشری، کاربرد روز افزون وسایل نقلیه موتوری توسط انسان می‌باشد که به رغم تسهیل زندگی بشری سبب ایجاد حوادث متعددی می‌گردد که خسارت مالی و جانی عدیده‌ای را به همراه دارد به گونه‌ای که حوادث مزبور و شیوه جبران خسارت مالی و بدنی وارد به زیان‌دیدگان این حوادث یکی از مباحث مهم مسئولیت مدنی در دنیای کنونی می‌باشد و این حوادث صرفاً مشکلاتی برای افراد جامعه ایجاد نمی‌کند بلکه مسئولیت‌های اجتماعی دولت و نهادهای عمومی غیردولتی را افزایش می‌دهد و در این اثر که یک تحقیق بنیادی است که با روش کتابخانه‌ای انجام یافته سعی دارد که مسئولیت متولیان ایمنی راه که شامل تکالیف وزارت راه و شهرسازی در خارج از شهرها و شهرداری در داخل شهرها و همچنین پلیس راهنمایی و رانندگی در بعضی از موارد که نسبت به ایمنی راه مسئول هستند را بررسی نماید و در نهایت به بیان مبنای مسئولیت مدنی این نهادها بپردازد. با توجه به قواعد عام مسئولیت مدنی و نظریه «فرض تقدم مستخدم بر دولت» و با عنایت به تبصره ۳ ماده ۱۴ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۸۹ به نظر می‌رسد مسئولیت متصدیان ایمنی راه بر اساس نظریه تقصیر است و نمی‌توان با تمسک به تبصره ۳ ماده ۱۴ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی به نظریه مسئولیت محض رسید و همچنین مسئولیت نیابتی شرکت‌های بیمه و صندوق تأمین خسارات بدنی در ماده ۱۶ قانون جدید بیمه اجباری شخص ثالث در قبال مسئولان متولی ایمنی راه با نظریه تضمین گروهی قابل توجیه است زیرا بیمه‌گر در قانون بیمه‌ی اجباری شخص ثالث به دنبال سازوکاری در جهت تسریع جبران خسارت زیان‌دیده است.

واژگان کلیدی: مسئولیت مدنی، متولیان ایمنی راه، وزارت راه و شهرسازی، شهرداری، پلیس راهنمایی و رانندگی

* عضو هیئت علمی دانشگاه علامه طباطبائی^۱

** کارشناسی ارشد حقوق خصوصی

مقدمه

اگر چه اختراع اتومبیل گام مهمی در پیشرفت صنعتی و اجتماعی بشر بود ولی در کنار فواید آن دامنه‌ی خطرات آن روز به روز افزایش یافت و این حوادث نه تنها برای افراد جامعه مشکلات فراوانی را ایجاد کرد بلکه مسئولیت‌های اجتماعی دولت را افزایش داد (صفائیان و همکاران، ۱۳۹۰، ص ۱۵) و لذا مشاهده می‌کنیم که عوامل متعددی در تصادفات رانندگی دخیل هستند و بر اساس پژوهش‌های صورت گرفته، در ایران سهم عوامل انسانی ۵۷ درصد است و سهم عوامل انسانی و راه ۲۶ درصد از حوادث جاده‌ای را در بر می‌گیرد (رستمی و همکاران، ۱۳۹۳، ص ۳۶۴) و لذا در قانون جدید بر خلاف قوانین قبلی قانون بیمه اجباری شخص ثالث با نگارش ماده ۱۶ به این موضوع اهمیت داده است که مقرر می‌دارد: «چنانچه به حکم مرجع قضائی اثبات شود، عواملی نظیر نقص راه، نبودن یا نقص علائم رانندگی و نقص تجهیزات مربوط یا عیب ذاتی وسیله نقلیه، یا ایجاد مانع توسط دستگاههای اجرائی یا هر شخص حقیقی یا حقوقی دیگر در وقوع حادثه مؤثر بوده است، بیمه‌گر و صندوق پس از پرداخت خسارت زیان دیده می‌تواند برای بازیافت به نسبت درجه تقصیر که درصد آن در حکم دادگاه مشخص می‌شود به مسببان ذی‌ربط مراجعه کند. دستگاه‌های ذی‌ربط مجازند مسئولیت کارکنان خویش را در قبال مسئولیت‌های موضوع این ماده از محل اعتبارات جاری و تملک دارایی‌های سرمایه‌ای تحت اختیار، بیمه کنند. تبصره - در صورتی که حسب نظریه افسران موضوع ماده (۱۷) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی، نقص راه، وسیله نقلیه یا عامل انسانی مؤثر در بروز تصادف اعلام شود در صورت اعتراض ذی‌نفع، موضوع حسب مورد به کارشناس یا هیأت کارشناسان رسمی مستقل در امور مرتبط با موضوع از قبیل راه و مهندسی ترافیک، مکانیک و تصادفات با نظر دادگاه ارجاع می‌شود.»

بنابراین در این مقاله می‌خواهیم ابتدا به صورت کلی در مورد مفهوم مسئولیت و مبنای آن و نظریه‌های مهمی که مربوط به مسئولیت مدنی متولیان ایمنی راه است پردازیم و در ادامه مسئولیت و مبنای اشخاصی که متصدی و متولی راه‌ها و جاده‌های کشور هستند را بررسی نماییم که ابتدا باید بدانیم محافظ و متصدی راه شخصی است که راه‌های مختلف در سطح کشور تحت سلطه و تصرف او است و حق هرگونه اقدام

و نظارتی روی آن را دارد. اشخاص و مراجع مختلفی در کشور، وظیفه مراقبت و نگهداری از راه‌ها و معابر عمومی را بر عهده دارند. و به اصطلاح به عنوان محافظ راه تلقی می‌شوند؛ با مذاقه در قوانین می‌توان وزارت راه و شهرسازی و شهرداری‌ها، را به عنوان محافظ راه تلقی نمود و امروزه معابر عمومی تحت حفاظت و مراقبت اشخاص و نهادهای مسئول فوق است. (سلیمانی بآبادی و پیرهادی، ۱۳۹۴، ص ۹۷) وزارت راه در خارج از شهرها و شهرداری در داخل شهرها وظیفه تأمین رفت و آمد ایمن شهروندان را در حدود متعارف بر عهده دارد و همچنین پلیس راهنمایی و رانندگی در بعضی از موارد همچون نقص در علائم راهنمایی و رانندگی نسبت به ایمنی راه مسئول است و هرگاه این وظیفه را به درستی انجام ندهند، هر یک به فراخور تکالیف خود نسبت به زیان‌دیدگان مسئول و بایستی خسارت آن‌ها را جبران کنند.

۱- کلیات

۱-۱- مسئولیت

مسئولیت، همیشه کفهی ترازویی است که کفهی دیگر آن آزادی و اختیار است و تصور داشتن مسئولیت بدون داشتن درجه‌ای از آزادی، بی‌معنا است. پس آزادی به مسئولیت ارزش می‌دهد و انسان چون عقل دارد، مسئولیت دارد و هر چه عقل آدمی بیشتر گردد مسئولیت وی نیز بیشتر می‌گردد (هاشمی، ۱۳۸۹، ص ۱۵) «واژه‌ی ضمان در حقوق ما در برابر این واژه بیشتر به کار می‌رود ولی موارد استعمال ضمان اوسع است. مثلاً در ضمان عقودی و ضمان معاوضی نمی‌توان واژه‌ی مسئولیت را به کار برد.» (جعفری لنگرودی، ۱۳۸۷، ص ۳۳۲۴) مسئولیت، مصدر جعلی که از اسم مفعول ساخته شده است و از نظر لغوی به معنی مورد درخواست و شخصی که از او چیزی درخواست شود آمده است. در اصطلاح اگر پاسخگویی ناشی از نقض قواعد و مقررات حقوقی باشد مسئولیت حقوقی و اگر منجر به نقض قواعد و مقررات اخلاقی باشد مسئولیت اخلاقی نامیده می‌شود. مسئولیت به طور کلی بر دو نوع است: اخلاقی و حقوقی، مسئولیت اخلاقی الزامی است که شخص در وجدان خویش در برابر گفتار و

اعمال و رفتار خود دارد و به علت نقض قواعد اخلاقی تحقق می‌یابد. مسئولیت حقوقی را می‌توان به شرح ذیل تعریف نمود، مسئولیت در اصطلاح عام حقوقی به معنی متعهد و موظف بودن شخص به انجام یا ترک عملی است، مانند موظف بودن مرتکب عمل زیانبار و یا متخلف از اجرای تعهد قراردادی به جبران خسارت ناشی از عمل و یا تخلف مزبور و نیز به معنی ثبوت کیفر مناسب در اثر ارتکاب عمل مجرمانه است به مانند استحقاق جاعل به تحمل مجازات مقرر برای ارتکاب عمل جعل (شهیدی، ۱۳۸۲، ص ۴۹) و مسئولیت حقوقی به دو دسته مدنی و کیفری تقسیم می‌شود.

مسئولیت مدنی، ناشی از فعل یا ترک فعل زیانبار و نقض تعهد خسارت آور به اشخاص می‌باشد و بر دو قسم است، مسئولیت قراردادی که 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 پیمانان می‌شود، باید از عهده خساراتی که بارآورده است برآید. (کاتوزیان، ۱۳۸۲، ص ۷۲)

مسئولیت قهری یا غیرقراردادی، وظیفه‌ای است که قانون در اثر انجام یا خودداری از انجام عملی مستقیماً بر عهده‌ی شخص قرار می‌دهد بدون این که مبنای آن با قصد انشاء محقق شده باشد مانند مسئولیتی که در اثر اتلاف مال غیر بر عهده‌ی متلف ثابت می‌گردد (شهیدی، ۱۳۸۲، ص ۳۱) و یا به عبارت دیگر انسان ممکن است از روی جهل یا علم، بدون این که قراردادی باشد زیانی به دیگری برساند و لذا قانون او را مکلف به جبران خسارت می‌کند و در اصطلاح به این موارد الزامات خارج از قرارداد می‌گویند (صفایی، ۱۳۸۹، ص ۱۱)

۲-۱- مبنای مسئولیت مدنی

یکی از سؤالات اساسی که قبل از ورود به مبنای مسئولیت مدنی باید به آن توجه نمود که مقصود از مبنای مسئولیت چیست؟ و ضرورت بحث در اینجا به این دلیل است که یکی سؤالات اصلی که در این مقاله باید به آن پاسخ داده شود مبنای مسئولیت مسئولان متولیان ایمنی راه چه می‌باشد. بنابراین ابتدا باید دانست که مقصود از مبنای

مسئولیت مدنی چیست؟ حقوقدانان تعاریف متعددی از مبنای مسئولیت مدنی دارند برخی حقوقدانان بیان می‌کنند «منظور از مبنای مسئولیت مدنی، این است که به چه دلیل و وجهه‌ی عقلایی، عامل فعل زیانبار باید زیان وارد شده به دیگران را جبران نماید، آیا خود زیان‌دیده، که زیان مستقیم به او وارد شده است، سزاوارتر به تحمل از دیگری نیست؟» (باریکلو، ۱۳۸۵، ص ۴۳) و یا برخی از حقوقدانان عقیده دارند «مبنای مسئولیت مدنی به این پرسش پاسخ می‌دهد که چه نوع ملاحظات اخلاقی و فلسفی باعث می‌شود تا شخصی، از لحاظ مدنی در مقابل دیگری مسئول شناخته شود» (بادینی، ۱۳۸۴، ص ۷۶) و برخی از حقوق دانان فرانسوی نیز بیان می‌کنند: «منظور از مبانی، دلایل حقوقی اجرای مسئولیت مدنی است» (ژوردن، ۱۳۹۱، ص ۶۳) و به نظر با توجه به مطالب فوق می‌توان گفت: مقصود از مبنای مسئولیت مدنی، «عنصر یا متغییری است که با وجود آن، وجود مسئولیت قابل توجیه است و بدون وجود آن متغییر، دلیل مهم و قانع‌کننده‌ای برای مسئولیت جبران خسارت وجود ندارد» (ره‌پیک، ۱۳۹۵، ص ۱۸)

برای رسیدن به مبانی مسئولیت، راه کارها و روش‌های مختلفی توسط اندیشمندان پیشنهاد شده است که هر کدام از نظرات، مسئولیت مدنی را بر مبنایی استوار می‌نمایند و این پیشنهادات به تدریج به صورت نظریه‌های مدون در آمده است و در این مقاله که هدف ما بررسی مسئولیت مدنی متولیان ایمنی راه است و در این راستا مجال بررسی طولانی این مبانی نمی‌باشد و سعی می‌شود به صورت مختصر به این موضوع پرداخته شود و ثانیاً در بین نظریات متعددی که مطرح می‌باشد به نظریاتی پرداخته می‌شود که برای فهم و ادراک شایسته مراد و هدف قانون‌گذار در مسئولیت متولیان ایمنی راه نیاز باشد.

۱-۲-۱- نظریه تقصیر

نظریه تقصیر در مسئولیت مدنی یک نظریه قدیمی و سنتی است که تا اواخر قرن نوزدهم میلادی در غرب حاکم بوده است و طرفداران این نظریه آن را با مفاهیم اخلاقی توجیه می‌کنند و مسئولیت مدنی را چهره خاصی از مسئولیت اخلاقی می‌دانند

و از این رو محکوم نمودن شخصی که بدون تقصیر زیان به چیزی می‌رساند را، محکوم نمودن شخص بی‌گناه قلمداد می‌کنند که اخلاق آن را نمی‌پذیرد. (صفایی و رحیمی، ۱۳۹۴، ص ۶۸) و می‌توان این نظریه را اولین نظریه پس از استقلال مسئولیت مدنی از مسئولیت کیفری قلمداد نمود (مبین، ۱۳۸۶، ص ۴۲) در این سیستم زیان‌دیده در صورتی می‌تواند فاعل زیان را ملزم به جبران کند که بتواند تقصیر وی را اثبات کند بدین صورت که اگر فاعل زیان رفتارش خطاکارانه باشد ملزم به جبران خسارت است و الا عمل وی مورد تأیید قرار گرفته و از جبران خسارت وارده معاف خواهد گردید. (راسا، ۱۳۷۵، ص ۴۰) بنابراین در این سیستم اصل بر عدم تقصیر است و زیان دیده بایستی تقصیر فاعل زیان را اثبات کند. (مبین، ۱۳۹۰، ص ۶۳) و به همین دلیل است که سیستمی که تقصیر را به عنوان مبنای مسئولیت مدنی می‌داند را سیستم محدود (مضیق) (Etroit) یا سیستم شخصی یا موضوعی (subjectif) می‌نامند. (راسا، ۱۳۷۵، ص ۴۰)

دانشمندانی از جمله ژوسران و سالی ایراداتی بر این نظریه وارد کردند که این ایراد در دو زمینه‌ی روابط کارگر و کارفرما و حوادث رانندگی و حمل و نقل محسوس‌تر می‌باشد (کاتوزیان، ۱۳۷۱، ص ۱۳) و بنابراین اصلی‌ترین ایرادی که بر نظریه‌ی تقصیر گرفته می‌شود همگی حول محور تحولات اقتصادی که از جمله به وجود آمدن صنعت و کارخانه‌های عظیم صنعتی و اختراعات جدید خطرناک است که هرچند مسئولیت ناشی از تقصیر با نظام اقتصادی کشاورزی سازگاری داشت ولی با نظام مبتنی بر صنعت و تکنولوژی ایجاد ناسازگاری کرد. (قاسم زاده، ۱۳۸۷، ص ۲۸) و لذا قبولی آن در شرایط زندگی پیچیده امروزی باعث می‌شود که بسیاری از خسارت‌ها بدون جبران بماند در حالیکه عدالت اجتماعی ایجاب می‌کند که خسارت زیان‌دیدگان در شرایط امروزی به سهولت جبران شود (فتحعلی پور، ۱۳۷۶، ص ۴۸) و برای رفع این عیوب، نظریه تقصیر را از از جهاتی تعدیل نمودند: که اولاً مسئولیت‌ها را بیشتر قراردادی قلمداد نمودند تا نیاز به اثبات تقصیر نباشد و ثانیاً از اماره‌های تقصیر استفاده نمودند که قانونگذار تقصیر عامل زیان را در مواردی مفروض می‌داند که نیاز به اثبات تقصیر نباشد که به آن نظریه فرض تقصیر می‌گویند و ثالثاً تقصیر به مفهوم اجتماعی را به

جای تقصیر اخلاقی نهاده‌اند که رفتار شخص با رفتار انسان متعارف مخالف باشد تقصیر محسوب می‌شود هر چند که مورد مذمت قرار نگیرد. (یزدانیان، ۱۳۷۹، ص ۴۳)

۲-۲-۱- نظریه خطر

در اواخر قرن نوزدهم به دلایل مختلفی نارسایی‌های نظریه‌ی تقصیر آشکار شد و لذا حقوق دانان با تعدیل و یا حتی رها کردن نظریه تقصیر به جست‌وجوی مبنای دیگری برای مسئولیت مدنی پرداختند (مبین، ۱۳۹۰، ص ۷۴) و لذا «نظریه‌ی خطر تحت تأثیر عقاید دو مؤلف مشهور به نام ژوسران و سالی که مخالفشان آنها را «مدیران تصفیه ورشکستگی نظریه تقصیر» می‌خوانند پدید آمد» (راسا، ۱۳۷۵، ص ۴۱) که دلایل پیدایش نظریه‌ی خطر را به صورت مختصر پیشرفت‌های صنعتی و ناکارآمدی نظریه‌ی تقصیر، ظهور مکتب تحقیقی ایتالیایی و اثبات راحت‌تر مسئولیت مدنی و ایجاد هم‌بستگی اجتماعی می‌توان نام برد (مبین، ۱۳۹۰، ص ۷۴-۷۶)

نظریه‌ی خطر را نظریه‌ی موسع یا عینی (نوعی) (objectif) می‌نامند (راسا، ۱۳۷۵، ص ۴۰) و «ملاک مسئولیت مدنی بر اساس این نظریه، فعالیت است که ایجاد خطر می‌نماید نه ارتکاب تقصیر.» (لطفی، ۱۳۹۳، ص ۳۳) و به عبارت دیگر ملاک در مسئولیت ناشی از خطر رابطه‌ی علیتی است که میان فعالیت شخص و خسارت زیان‌دیده وجود دارد و هرکس به فعالیتی پردازد و محیط خطرناکی ایجاد کند و کسی از این محیط سود می‌برد بایستی زیان‌های ناشی از آن را جبران کند و بدین ترتیب «مبنای مسئولیت عوض سودی است که شخص از فراهم آوردن محیط خطرناک می‌برد» (سواری، ۱۳۷۵، ص ۵۹)

طرفداران نظریه خطر این نظریه را از لحاظ اقتصادی سودمند می‌دانند زیرا باعث کاهش سوانح کار یا زندگی می‌شود و هرکسی که مسئول اعمال خویش حتی عاری از تقصیر می‌باشد، ناچار است که رفتاری محتاطانه داشته باشد. (حسینی‌نژاد، ۱۳۷۰، ص ۲۱).

۳-۲-۱- نظریه مسئولیت مطلق

در این نظریه، اصل بر مسئولیت است و شخص در هیچ حالتی نمی‌تواند از مسئولیت مبرا گردد و حتی علت خارجی هم مسئولیت شخص از نمی‌تواند از بین ببرد که این مسئولیت را با عناوین دیگری مانند مطلق یا تضمین هم نام می‌برند (ره‌پیک، ۱۳۹۵، ص ۴۹) و از مصادیق این نظریه می‌توان به مسئولیت غاصب اشاره نمود که اگر شرایط غصب حاصل شود جزء با جبران آن از سوی غاصب خسارت جبران نمی‌شود و در واقع شدیدترین نوع مسئولیت برای فاعل طبق این نظریه در نظر گرفته شده است (نیک فرجام و مقیمی، ۱۳۹۳، ص ۳۶)

۴-۲-۱- نظریه تضمین حق

این نظر برای اولین بار بوریس استارک در رساله دکتری خود به عنوان «نظریه‌ی عمومی مسئولیت مدنی از جنبه‌ی کارکرد دوگانه تضمین و کیفر خصوصی» مطرح نمود. (مبین، ۱۳۹۰، ص ۸۰) به نظر استارک نظریه‌های تقصیر یا خطر فقط به واردکننده زیان توجه دارند؛ زیرا وی را در صورتی مسئول می‌دانند که مرتکب تقصیر شده یا از فعالیت خود سود برده باشد؛ بنابراین هر دو نظریه شخصی هستند و چون وضعیت زیان‌دیده را در نظر نمی‌گیرند مورد انتقاد هستند. (صفایی و رحیمی، ۱۳۹۴، ص ۷۲) وی بر خلاف واضعان و طرفداران نظریات خطر و تقصیر، به جای توجه و ارزیابی کار فاعل زیان به منافع از دست رفته و حقوق تضییع شده او عنایت داشته است و همت خود را مصروف حقوق زیان‌دیده نموده است (زمانی جباری و اسکندر جوی، ۱۳۸۲، ص ۱۴۳)

استارک می‌گوید: «هر کس حق دارد در جامعه سالم و در امنیت زندگی کند و از اموال خود استفاده کند و همه وظیفه دارند که به این حقوق احترام بگذارند و قانون نیز از این حقوق حمایت می‌کند. ضمانت اجرای این حمایت این است که اگر حقی از بین برود، باید به وسیله‌ی عامل آن جبران شود.» (بهرامی احمدی، ۱۳۹۱، ص ۱۲۲) مشکل زمانی است که عامل زیان در مقام اجرای حق به دیگری زیان برساند در این

صورت راه حل این مشکل چه می‌باشد؟ استارک با توجه به وضعیت زیان‌دیده، بین دو دسته حقوق تفکیک قائل می‌شود که عبارت‌اند از:

الف) حقوق امنیت جسمی و مالی:

این حقوق بیان می‌کند هرکسی حق بر تمامیت و امنیت جسم و مال خود دارد و هیچ‌کسی حق ندارد که به این حقوق زیانی برساند و بنابراین این حقوق حمایت شده و تضمین شده هستند و هرکسی به آن آسیبی برساند مکلف است که خسارات آن را جبران کند خواه مقصر باشد یا نه و خواه منتفع شده باشد یا نه. (صفایی و رحیمی، ۱۳۹۴، ص ۷۲)

ب) حقوق اقتصادی و معنوی

اما دسته‌ی دیگر این حقوق این ویژگی را ندارند. و لازمه‌ی اعمال برخی از حقوق اضرار به دیگری است و نمی‌توان صرف اعمال حق را موجب مسئولیت دانست. (صفایی و رحیمی، ۱۳۹۴، ص ۷۲) به مانند حق رقابت‌های تجاری، حق انتقاد ادبی و هنری و حق اعتصاب کارگران از این قبیل است و به نظر استارک مسئولیت مدنی در صورتی در این حقوق به وجود می‌آید که مرتکب، تقصیر کرده باشد (بهرامی احمدی، ۱۳۹۱، ص ۱۲۲)

به نظر استارک حوزه‌ی مسئولیت مدنی حوزه تعارض حق امنیت با حق فعالیت است و مسأله‌ی اصلی صلح میان دو حق و مقدم داشتن یکی بر دیگری است (صفایی و رحیمی، ۱۳۹۱، ص ۱۲۲) و به نظر در این نظریه استارک، حقوق افراد زیان‌دیده در دسته‌ی اول را بر اساس نظریه‌ی خطر و دسته‌ی دوم را بر اساس نظریه‌ی تقصیر می‌داند و به طور کلی می‌توان گفت که این نظریه اختلاطی از نظریه تقصیر و خطر است (داراب پور، ۱۳۸۷، ص ۶۹)

۵-۲-۱- نظریه تضمین گروهی

تحول عینی مسئولیت جز با وجود یک پدیده‌ی اجتماعی بسیار مهم یعنی توسعه‌ی بیمه‌ی مسئولیت امکان‌پذیر نبود و اگر چه بیمه‌ی مسئولیت، به واسطه‌ی مسئولیت مدنی ایجاد شد و بدون آن به وجود نمی‌آمد اما توسعه‌ی آن باعث توسعه‌ی مسئولیت

می‌شود و زمینه‌ی آن را مساعد می‌کند. بنابراین بیمه‌ی مسئولیت هم نتیجه و هم عامل پیشبرد چشمگیر مسئولیت است و هر دو نهاد بر یکدیگر تأثیر گذاشتند (ژوردن، ۱۳۹۱، ص ۴۷) و امروزه با توجه به ضرورت وضع زیان‌دیده و لزوم جبران خسارت وارد به افراد، کشورهای پیشرفته به جای مسئولیت فردی مسئولیت جمعی را در مواردی پذیرفتند و در حال پیشرفت است (صفایی و رحیمی، ۱۳۹۴، ص ۷۳)

و افرادی که در معرض مسئولیت هستند، مبلغی به عنوان حق بیمه پرداخت می‌کنند و در صورت وقوع ضرر، بیمه‌گر به جای شخص مسئول، خسارت می‌پردازد و بدین سان بار خسارت به گونه‌ای توزیع می‌شود و در واقع تضمین گروهی که مبتنی بر تعاون و همبستگی اجتماعی است جایگزین مسئولیت فردی می‌گردد. (صفایی و رحیمی، ۱۳۹۴، ص ۷۴) و لذا بیمه‌ی مسئولیت به واسطه‌ی آنکه بار خسارت را تقسیم می‌کند نخستین شکل گروهی سازی مسئولیت به شمار می‌رود. (ژوردن، ۱۳۹۱، ص ۴۸)

و این گروه‌سازی مسئولیت به صورت غیر مستقیم است زیرا جبران خسارت توسط بیمه‌گر، وابسته به اعلام قبلی مسئولیت بیمه‌گذار آن است و نهادهای دیگری در کشورهای مختلف هستند که خسارت زیان‌دیدگان را به صورت مستقیم و گروهی جبران می‌کنند به مانند دولت، تأمین اجتماعی و صندوق‌های تضمین و جبران خسارت در حال گسترش هستند. (ژوردن، ۱۳۹۱، ص ۴۸)

«این نهادها نماد مستقیم همبستگی اجتماعی در برابر مصیبت‌هایی است که برای بعضی از افراد پیش می‌آید و این امکان را فراهم می‌کند که جامعه همه‌ی خسارات یا دست‌کم، همه‌ی خسارات جسمی ناشی از حادثه را به عهده گیرد. چنین نظام تأمین اجتماعی همگانی در برخی از کشورها نظیر سوئد و به ویژه زلاندنو وجود دارد و این کشور، نظام جبران خسارت عمومی خسارات جسمی را برای همه مردم ایجاد کرده است» (ژوردن، ۱۳۹۱، ص ۴۹) و به نظر می‌رسد که هر چند این نظریه به عنوان یکی از مبانی مسئولیت مدنی مطرح است ولی در حقیقت، ساز و کاری در جهت جبران زیان زیان‌دیدگان است. (فرهانی و خانی‌گیاشی، ۱۳۹۳، ص ۱۲)

۲- تکالیف و مسئولیت مدنی متصدیان ایمنی راه

۲-۱- تکالیف وزارت راه و شهرسازی و شهرداری‌ها

آیا تکلیف قانونی محافظین راه محدود به نگهداری از راه است یا شامل ایمنی راه مثلاً اعلام هشدارها و تابلوها نیز می‌شود؟ ممکن است تصور شود که وظیفه قانونی محافظین محدود به نگهداری از راه است اما با توجه به اطلاق مسئولیت ناشی از نقص راه می‌توان گفت آن چه از لوازم و مقدمات این تکلیف است، اعم از طراحی و نظارت و نگهداری را نیز در بر می‌گیرد زیرا نقص شامل تمام این موارد است و وظایف متعدد و متنوعی که محافظین دارند، همه از مصادیق نقص در مفهوم عام محسوب می‌شود. همچنین وقتی شخصی راهی را ایجاد می‌کند، اختیار و کنترل آن را بر عهده دارد و نسبت به هر امری که مربوط به راه است، محافظ تلقی می‌شود و از یک محافظ متعارف انتظار می‌رود راهی را که در اختیار دیگران قرار می‌دهد، از ایمنی لازم برخوردار باشد. وظیفه مراقبت با تمام شرایط مراقبت در نظر گرفته می‌شود و عابر که به طور معقول و با اجازه محافظ یا دارنده از آن استفاده می‌کند، فرض بر این است که مسیر ایمن بوده و در طول راه به خطر نمی‌افتد. محافظ علاوه بر این که وظیفه ایمنی راه را بر عهده دارد، ملزم به رفع نقاط حادثه خیز است، زیرا کسی که دارنده شیء است باید خطراتی که استفاده کنندگان را تهدید می‌کند رفع نماید و این امر نیز می‌تواند نوعی ایمن نمودن تلقی گردد. آیین نامه اجرایی قانون مقررات تردد وسایل نقلیه خارجی مصوب ۱۳۷۳/۴/۱۲ مقرر می‌دارد: «منظور از ایمن‌سازی جاده‌ها، هر نوع فعالیتی است که موجب افزایش ضریب ایمنی و کاهش تصادفات جاده‌ای می‌شود» و بی تردید رفع نقاط حادثه‌خیز موجب افزایش ضریب ایمنی و کاهش تصادفات جاده‌ای است. (سلیمانی بابادی و پیرهادی، ۱۳۹۴، ص ۹۷-۱۰۰) و همچنین لازم به ذکر است که در قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی حتی منابع اعتباری و بودجه‌ای ویژه‌ای برای متصدیان راه پیش‌بینی شده است تا مصرف ایمن‌سازی و تأمین تجهیزات ایمنی راه برسد و بند الف ماده ۲۳ مقرر می‌دارد: «شصت درصد (۶۰٪) از کل وجوه حاصله به تفکیک درآمدهای ناشی از تخلفات رانندگی خارج از شهرها و داخل محدوده شهرها و

روستاها حسب مورد به وزارت راه و ترابری (سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور) به صورت متمرکز و در شهرها به شهرداری‌های محل و دهیاریها از طریق استانداری همان استان به تناسب هفتاد درصد (۷۰٪) و سی درصد (۳۰٪) اختصاص می‌یابد تا حسب مورد صرف استاندارسازی وسایل و تجهیزات ایمنی راهها، خط‌کشی و نگهداری آن، تهیه و نصب و نگهداری علائم راهنمایی و رانندگی و تجهیزات ایمنی، احداث پل‌های عابر پیاده، احداث توقفگاه‌های عمومی و اصلاح راه‌های روستایی، معابر و نقاط حادثه خیز در شهرها و روستاها نمایند.

بنابراین به طور خلاصه تکالیف محافظین راه در موارد متعددی می‌باشد که از جمله می‌توان تکالیف محافظین در ایمنی عملیات اجرایی که تکلیف به نصب ابزارهای کنترل عبور و مرور استاندارد، نصب علائم هشدار دهنده در راه بندها و ایستگاه‌های بازدید نیروی انتظامی و نصب حفاظ‌های مربوط به افراد پیاده را نام برد و همچنین محافظین، تکالیفی را در حوزه بهسازی راه و محافظت و ایمنی کناره‌ها، شانه‌ها، حفاظ راه و استفاده از انواع استانداردها در مورد حفاظ و طراحی و نصب آن را بر عهده دارند و تکلیف به نصب ضربه‌گیر در محل‌های مناسب و همچنین تکلیف به احداث خروجی اضطراری در سرازیری‌های طولانی و تأمین فاصله دید و آشکارسازی کناره راه و ممانعت از نصب تابلوهای تبلیغاتی در آن از وظایف دیگر محافظین بر نظارت از کناره راه‌ها می‌باشد. (سلیمانی بابادی و پیرهادی، ۱۳۹۴، ص ۹۰-۶۱)

و مواد قانونی که وظایف وزارت راه و شهرسازی و شهرداری را مکلف به این وظایف کرده است عبارت انداز:

ماده ۷ «قانون تغییر نام وزارت راه به وزارت راه و ترابری و تجدید تشکیلات و تعیین وظایف آن» مصوب ۱۳۵۳/۴/۱۶ که وظایف این وزارت خانه را بیان نموده است. از جمله وظایف آن در بند ۲ این ماده «احداث، توسعه، بهره‌برداری و نگهداری راه‌ها، راه‌آهن و بنادر» می‌باشد

در ماده ۵۵ قانون شهرداری مصوب ۱۳۳۴/۴/۱۱ که وظایف شهرداری را بیان می‌کند در بند ۱ و تبصره ۱ بند ۲ و ۱۴ و ۲۶ در مورد وظایف این نهاد در مورد راه صحبت می‌کند:

بند ۱: «ایجاد خیابان‌ها و کوچه‌ها و میدان‌ها و باغ‌های عمومی و مجاری آب و توسعه معابر در حدود قوانین موضوعه»

تبصره ۱ بند ۲: «سد معابر عمومی و اشغال پیاده‌روها و استفاده غیر مجاز آنها و میدان‌ها و پارک‌ها و باغ‌های عمومی برای کسب و یا سکنی و یا هر عنوان دیگری ممنوع است و شهرداری مکلف است از آن جلوگیری و در رفع موانع موجود و آزاد نمودن معابر و اماکن مذکور فوق وسیله مأمورین خود راساً اقدام کند...»

بند ۱۴: «اتخاذ تدابیر مؤثر و اقدام لازم برای حفظ شهر از خطر سیل و حریق و همچنین رفع خطر از بناها و دیوارهای شکسته و خطرناک واقع در معابر عمومی و کوچه‌ها و اماکن عمومی و دالان‌های عمومی و خصوصی و پر کردن و پوشاندن چاه‌ها و چاله‌های واقع در معابر و جلوگیری از گذاشتن هر نوع اشیاء در بالکن‌ها و ایوان‌های مشرف و مجاور به معابر عمومی که افتادن آنها موجب خطر برای عابرین است و جلوگیری از ناودان‌ها و دودکش‌های ساختمان‌ها که باعث زحمت و خسارت ساکنین شهرها باشد.»

بند ۲۵: «ساختن خیابان‌ها و آسفالت کردن سواره‌روها و پیاده‌روهای معابر و کوچه‌های عمومی و انهار و جدول‌های طرفین از سنگ، آسفالت و امثال آن به هزینه شهرداری هر محل»

ماده ۱۹ الحاقی به قانون ایمنی راه‌ها و راه‌آهن در مورد وظیفه وزارت راه و جهاد سازندگی مقرر می‌دارد: «وزارتخانه‌های راه و ترابری و جهاد سازندگی مکلفند علائم افقی و عمودی و تجهیزات ایمنی لازم را طول هریک از راه‌های مربوط مشخص و در محل‌های مورد نیاز نصب و اجرا نمایند. تبصره - وزارتخانه‌های مذکور مکلفند برای عملیات احداث و مرمت و یا نگهداری راه‌های مربوط به علائم ایمنی لازم را نصب نمایند چنانچه بر اثر کوتاهی در به کاربردن علائم یاد شده خسارتی به اشخاص (حقیقی یا حقوقی) وارد شود هریک از وزارتخانه‌های یاد شده حسب مورد موظف است از مطالبات پیمانکار یا اعتبارات جاری و عمرانی وزارتخانه، خسارت وارده را پرداخت نماید و چنانچه ماموران دولت یا پیمانکاران مرتکب تقصیر شده باشند، دولت خسارت پرداخت شده را از آنها استیفاء خواهند نمود.»

و مواد ۳ و ۱۲ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۸۹ در مورد وزارت راه و شهرسازی و شهرداری مقرر می‌دارد: «ماده ۳: 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.»

«ماده ۱۲: وزارت راه و ترابری و شهرداری‌ها بنا به تشخیص و اعلام راهنمایی و رانندگی موظفند محل‌هایی را که توقف وسایل نقلیه در آنها به هر میزان موجب بروز خطر و کاهش ظرفیت و انسداد راه می‌شود با نصب علامت مخصوص مشخص نمایند. در صورت توقف وسایل نقلیه در این قبیل محل‌ها و ترک آن یا امتناع راننده از حرکت و همچنین توقف خودرو در پیاده‌روها، مأموران موضوع ماده (۲) این قانون مکلفند ضمن صدور قبض جریمه نسبت به انتقال وسیله نقلیه مطابق ماده (۱۳) این قانون اقدام نمایند. تبصره - علامت مخصوص موضوع این ماده علامت توقف ممنوع منضم به علامت حمل با جرثقیل می‌باشد.»

همچنین ماده ۲۱۲ آیین نامه راهنمایی و رانندگی مصوب ۱۳۸۴ مقرر می‌دارد: « اشخاصی که به هر عنوان روی راه‌های عمومی کار می‌کنند، موظفند پیش از شروع به کار، علایم ایمنی عبور و مرور را بر اساس ضوابط و استانداردهای ایمنی در عملیات اجرایی راه‌ها که به تأیید مسئولین مرتبط می‌رسد در محل نصب و همچنین لوازم کار، لباس‌های کارگران و وسایل نقلیه خود را به‌علایم هشدار دهنده مجهز نمایند. در غیر این صورت مأموران راهنمایی و رانندگی و پلیس راه موظفند از کار آنان جلوگیری به عمل آورند.»

و همچنین آیین‌نامه استانداردهای اجرایی طرح‌های عمرانی موضوع ماده ۲۳ قانون بودجه و در چارچوب نظام فنی و اجرایی طرح‌های عمرانی کشور (موضوع مصوبه شماره ۵۲۵ ۲۴/ت/۱۴ ه. به تاریخ ۱۳۷۵/۴/۴ هیئت وزیران)، دفتر امور فنی، تدوین معیارها و کاهش خطرپذیری ناشی از زلزله سازمان (وقت) مدیریت و برنامه‌ریزی کشور، دستورالعمل‌هایی را که مربوط به ایمنی راه‌ها می‌باشد، با همکاری وزارت راه و ترابری تدوین و ابلاغ نموده است. (رستمی و همکاران، ۱۳۹۳، ص ۳۷۳)

۲-۲- تکالیف پلیس راهنمایی و رانندگی (راهور)

پلیس راهنمایی و رانندگی را می‌توان در بعضی از موارد به عنوان یکی از مسئولان ایمنی راه دانست و بعضی از مواد قانونی دلالت بر مسئولیت پلیس علاوه بر وظیفه نظارتی خود دارد.

۲-۲-۱- مسئولیت در تصادفات ناشی از نقص علائم رانندگی

علائم راهنمایی و رانندگی مانند انواع چراغ‌ها، تابلوها، خط‌کشی‌ها، نوشته‌ها، ترسیم‌ها و نیز علائم تعیین سمت عبور که باید روی راه‌ها کشیده شود، علائمی هستند که سبب هدایت رانندگان در سطح جاده‌ها و خیابان‌ها می‌شود و براساس قانون الحاق ایران به کنوانسیون عبور و مرور در جاده‌ها و کنوانسیون مربوط به علائم راه‌ها مصوب ۱۳۵۴ تهیه شده‌اند و ماده ۹۷ آیین‌نامه راهنمایی و رانندگی، تشخیص، انتخاب، جانمایی، نصب، ترسیم و نگهداری علائم عمودی و افقی راهنمایی و رانندگی را براساس دستورالعملی که به پیشنهاد شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور و به تصویب وزیر کشور می‌رسد، در جاده‌ها به عهده وزارت راه و شهرسازی می‌داند؛ و برابر بند ۱۱ شرح اقدامات مندرج در ماده ۳ آیین‌نامه بهبود تردد شهری در معابر شهری و حومه مصوب ۱۳۸۸، طراحی، تهیه و نصب علائم افقی و عمودی راهنمایی و رانندگی در معابر شهری، از وفایف شهرداری است و آنچه که مورد توجه است، در قسمت دوم ماده ۹۷ آیین‌نامه یادشده آمده است: «در مواقع اضطراری راهنمایی و رانندگی و پلیس راه می‌توانند خود اقدام به انتخاب نوع علائم حسب مورد به شهرداری و یا وزارت راه و ترابری اعلام کنند». به نظر می‌رسد منظور قانونگذار از اضطرار در این قانون ضرورت باشد که به معنای نیاز، حاجت و چیزی است که به احتیاج است زیرا ضرورت لزوم انجام امری را می‌رساند، درحالی که امکان استعمال لفظ درماندگی و ناچاری برای آن همیشه وجود ندارد بنابراین باید گفت وقتی وجود خطر شدید یا نزدیک که جان یا مال مرتکب یا دیگری را تهدید بکند ضرورت ایجاب می‌کند اقدامات لازم برای حفظ جان و مال دیگری انجام گیرد و ترک این ضرورت که

به سبب قانون بر عهده اشخاص گذاشته شده است ایجاد مسئولیت می‌کند. (هاشمی، ۱۳۹۶، ص ۹۲-۹۴)

۲-۲-۲- مسئولیت ناشی از ترک وظیفه در تصادفات ناشی از عملیات اجرایی در سطح راه‌ها و نقص راه‌ها

در ماده ۲۱۲ آیین نامه راهنمایی و رانندگی مقرر شده است: «اشخاصی که به هر عنوان روی راه‌های عمومی کار می‌کنند، موظف‌اند پیش از شروع به کار، علائم ایمنی عبور و مرور را براساس ضوابط و استانداردهای ایمنی در عملیات اجرایی راه‌ها که به تأیید مسئولان مرتبط می‌رسد، در محل نصب و همچنین لوازم کار، لباس‌های کارگران و وسایل نقلیه خود را به علائم هشداردهنده مجهز کنند. در غیر این صورت، مأموران راهنمایی و رانندگی و پلیس راه موظف‌اند از کار آنان جلوگیری به عمل آورند». یکی از دلایل وقوع سوانح مرگبار، بی‌توجهی برخی دستگاه‌ها و اشخاصی است که مبادرت به عملیات اجرایی در سطح راه‌ها می‌کنند. از این رو سازمان‌های یادشده موظف‌اند ضمن اخذ مجوز از وزارت راه، برابر ماده ۲۱۱ آیین نامه راهنمایی و رانندگی نیز قبل از هرگونه عملیات، هماهنگی لازم را با پلیس راهور انجام دهند و محدوده کارگاهی عملیات را با نصب علائم استاندارد، ایمن سازی کنند. درخصوص وظیفه قانونی و مسئولیت پلیس در این زمینه باید گفت اگرچه رعایت نکردن ضوابط و مقررات ایمنی و نیز برطرف نکردن نقص راه، به موجب آیین‌نامه راهنمایی و رانندگی مصوب ۱۳۸۴ و تبصره واحد ماده ۱۹ قانون اصلاح قانون ایمنی راه‌ها و راه آهن مصوب ۱۳۷۹، مسئولیت را متوجه وزارت راه و برحسب مورد پیمانکاران می‌داند، اما با توجه به بند «۱۲» ماده ۱۲ آیین نامه مدیریت ایمنی حمل و نقل و سوانح رانندگی مصوب ۱۳۸۷/۷/۳۰ که مقرر می‌دارد پلیس راهور موظف است معایب و نواقص تابلوها و علائم جاده‌ای را به وزارت راه اعلام کند و همچنین به موجب بند «۱» ماده ۶ قانون ایمنی راه‌ها و راه آهن، که اقدام به هرگونه عملیاتی که موجب خرابی جاده شود از موارد تجاوز به حریم راه دانسته است؛ و نظر به این که وظیفه حفظ حریم راه برابر بند «۱۲» ماده ۴ قانون نیروی انتظامی، به عنوان یکی از وظایف ناجا، به عهده راهنمایی و

رانندگی است و ماده ۲۱۲ آیین‌نامه راهنمایی و رانندگی، که پلیس راهور را مکلف کرده است تا از ادامه کار اشخاص و سازمان‌هایی که بدون رعایت ضوابط ایمنی در راه‌ها، عملیات اجرایی می‌کنند، جلوگیری به عمل آورده و وظیفه سازمانی دارد که به هنگام عملیات اجرایی سازمان‌ها، برخی از اقدامات را انجام دهد درمی‌یابیم که چنانچه پلیس راهور در انجام این وظایف مرتکب قصور شود، به سبب ترک وظیفه قانونی مسئولیت نیز متوجه (مأمور یا سازمان) پلیس خواهد بود و کوتاهی در انجام تکالیف یادشده (ترک وظیفه) چنانچه باعث حادثه رانندگی شود، به موجب قاعده تسبیب، ضامن جبران خسارت وارده خواهد بود و اهم وظایف پلیس راهور به هنگام عملیات اجرایی در سطح راه‌ها، کنترل مدارک اشخاص و دستگاه‌های مسئول که قصد انجام عملیات اجرایی در سطح راه را دارند و اخذ پلان ایمنی در رابطه با محدوده عملیات اجرایی در سطح راه از مسئول دستگاه مربوطه و بازدید از محل عملیات و نظارت درخصوص مطابقت چینش علائم ایمنی با پلان ایمنی و اگر ایرادی در نصب علائم وجود نداشت، مجوز لازم برای اجرای عملیات صادر خواهد شد. در غیر این صورت به مسئول مربوطه ابلاغ می‌شود تا نسبت به رفع نواقص اقدام کند؛ چنانچه پس از صدور مجوز، معایبی در موضوع ایمن سازی به وجود آید تا رفع عیب، پلیس از ادامه کار عملیات اجرایی جلوگیری کند. (هاشمی، ۱۳۹۶، ص ۸۸ - ۹۰) برخی دیگر بر این عقیده هستند که هر چند ماده‌ی ۱۹ قانون اصلاح قانون ایمنی راه‌ها و راه آهن، وزارت راه و شهرسازی و جهاد کشاورزی را مکلف کرده است که ایمنی لازم را رعایت نمایند. اما سایر محافظین راه نیز ملزم به رعایت این اقدامات هستند، با توجه به این که قانون تکلیف این موضوع را مشخص نموده است؛ در واقع محافظ مسئول است و تکلیفی به شرایط ایمنی و نصب علائم و نظایر آن بر عهده‌ی مأموران راهنمایی و رانندگی مقرر در ماده‌ی ۲۱۲ آیین‌نامه راهنمایی و رانندگی قرار نگرفته است و از این رو نمی‌توان مأموران راهنمایی و رانندگی را ناقض این تکالیف و در نتیجه مسئول جبران خسارت دانست. در واقع این مأمورین تکلیف به نظارت در انجام تکالیف و جلوگیری از کار آن‌ها در صورت عدم رعایت شرایط ایمنی را دارند و در صورتی که از انجام تکالیف خود قصور ورزند، می‌توان گفت تخلف انتظامی نموده‌اند اما نسبت به ورود خسارات به اشخاص در حال عبور و مرور، رابطه‌ی غیرمستقیم دارند و یا شاید بتوان گفت که

سبب بعید محسوب می‌گردند. بند ۴ بخش اول دستورالعمل نیروی انتظامی به کارشناسان، در راستای اجرای ماده‌ی ۱۴ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی، نحوه‌ی ایمن سازی و استاندارد و نصب علائم راه، با توجه به آیین‌نامه راه‌ها، در دستور کار کارشناسان قرار داده است. (سلیمانی بآبادی و پیرهادی، ۱۳۹۴، ص ۶۳ و ۶۴)

۳-۲- اجتماع مسئولیت متصدیان ایمنی راه و سایر عاملین زیان

بر اساس تبصره ۳ ماده ۱۴ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی، متصدیان راه در خارج از شهر وزارت راه و شهرسازی و راه‌های داخل شهر، شهرداری است، ولی استناد به مسئولیت این نهادها مانع مسئولیت سایر اشخاص که در نقص راه بر اساس قواعد عام سهم داشته‌اند نمی‌شود و لذا نقص راه به عنوان اقدامی غیر مجاز برای فرد به وجود آورنده تحت عنوان قاعده تسبیب و نیز سازمان نگهدارنده تحت عنوان متصدی امر بر اساس تبصره ۳ ماده ۱۴ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی موجب مسئولیت مدنی است و زیان‌دیده می‌تواند به هر دو مراجعه کند. (عباسلو، ۱۳۹۴، ص ۹۰) ولی با توجه آن که در حقوق ایران اصلی بر نسبی بودن مسئولیت است و مسئولیت تضامنی نیاز به عنصر قانونی دارد و از تبصره ۳ ماده ۱۴ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی نیز نمی‌توان مسئولیت تضامنی را برداشت نمود و همچنین ماده ۱۶ قانون جدید بیمه اجباری شخص ثالث بیانگر آن است که در صورت سوانح رانندگی به دلیل نقص راه، بیمه و صندوق تأمین خسارت‌های بدنی خسارت را پرداخت می‌کند و بعد از جبران خسارت با توجه به نسبت درجه تقصیر به هریک مراجعه می‌کند، بنابراین مسئولیت متصدیان ایمنی راه و اشخاص دیگر، مشترک و نسبی می‌باشد.

۳- مبنای مسئولیت مدنی متولیان ایمنی راه

برخی از حقوق‌دانان بر این باورند که با توجه به تبصره ۳ ماده ۱۴ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی که مقرر می‌دارد: «در صورتی که براساس نظر کارشناسان تصادفات نقص راه یا وسیله نقلیه مؤثر در علت تصادفات باشد حسب مورد متصدیان ذی‌ربط،

مسئول جبران خسارات وارده بوده و با آنان برابر قانون رفتار خواهد شد.» مسئولیت دولت و شهرداری و پلیس در خصوص حوادث خودرو که ناشی از نقص راه یا نقص خودرو باشد، نظریه تقصیر است. وجود چنان نقصی حکایت از آن دارد که نهادهای مذکور به وظایف خود عمل نکردند و عمل نکردن به وظیفه قانونی، مصداق بارز تقصیر است (اورک بختیاری، ۱۳۹۱، ص ۳۱۳-۳۱۴)

برخی دیگر بیان می‌کنند که اگر وزارت راه یا شهرداری‌ها در وظیفه حفظ و نگهداری معابر مراقبت لازم را به عمل نیاورند، و به علت عدم انجام این وظایف موجب حادثه و تصادف گردند، براساس قاعده تسبیب مسئول جبران خسارات وارده خواهند بود. عدم نصب علائم هشدار یا ناهمواری سطح راه به طوری که موجب انحراف وسایل نقلیه شود، از این جمله‌اند. در این موارد، فعل رانندگی به انضمام تقصیر نهادهای مسئول ایمنی راه‌ها، موجب حادثه گردیده است. البته در صورتی تقصیر نهادهای مرتبط با حفظ و نگهداری راه‌ها به عنوان تسبیب ثابت می‌شود که اقوا از مباشر باشد. (رحیمی و حاجیان، ۱۳۹۳، ص ۱۲۴) به عبارت دیگر مبنای مسئولیت تقصیر در ساخت یا احداث معبر عام می‌باشد و چون این تقصیر به صورت با واسطه موجب حادثه زیانبار می‌گردد مسئولیت سازنده بر اساس قاعده تسبیب توجیه می‌گردد (عباسلو، ۱۳۹۴، ص ۸۴) و در ادامه بیان می‌کند مبنای مسئولیت دارنده معبر، وظیفه مراقبت از معبر است مبنای قانونی مسئولیت مدنی محافظت از راه‌ها تبصره ۳ ماده ۱۴ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی است و مسئولیت مقرر در این تبصره نیاز به اثبات تقصیر ندارد و این امر تحولی در مسئولیت مدنی محافظین معابر می‌باشد زیرا بر اساس قواعد عام زیان‌دیده باید تقصیر محافظ را اثبات کند ولی در این تبصره مذکور نیازی به اثبات تقصیر نیست (عباسلو، ۱۳۹۴، ص ۸۵) و علاوه بر محافظین افرادی که اقدام به ایجاد موانع و یا تخریب یا برداشتن علائم هشدار می‌نمایند صرف‌نظر از مسئولیت مدنی محافظ معبر، به عنوان عاملی مستقل مسئول جبران خسارت زیان‌دیده خواهد بود و عنوان مسئول نهایی در صورت پرداخت خسارت توسط محافظ معبر محسوب می‌شود (عباسلو، ۱۳۹۴، ص ۸۶)

برخی دیگر از حقوق‌دانان معتقد هستند منابع مسئولیت مدنی محافظین راه در حقوق ایران عبارتند از قاعده‌ی سنتی «تسبیب» و تبصره‌ی ۳ ماده‌ی ۱۴ قانون رسیدگی

به تخلفات رانندگی که در هر دو مورد، مسئولیت مدنی ناشی از عدم مراقبت و حفاظت از راه متوجه شخصی است که این وظیفه را بر عهده دارد. که قبل از تصویب تبصره‌ی ۳ ماده‌ی ۱۴ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۸۹ مسئولیت مدنی محافظین راه براساس قواعد عام مسئولیت مدنی و به شرط اثبات تقصیر محافظ راه تعیین می‌شد ولی با تصویب این ماده کافی است که زیان دیده اثبات نماید که راه ناقص بوده است و این نقص از اسباب یا شرایط وقوع حادثه و به تعبیر قانونی مؤثر در آن بوده است. در ادامه بیان می‌کند شخصی که راهی را به وجود می‌آورد مسئول کلیه خساراتی است که از آن راه به وجود می‌آید و مکلف است ایمنی راه را فراهم نماید و در صورتی که نقص را مؤثر در خسارت به دیگران باشد مسئول خواهد بود. و علی القاعده دارنده‌ی این شیء مسئول خساراتی است که از آن شیء به دیگران وارد می‌شود. لازم به ذکر است که در مبانی مسئولیت ناشی از شیء مباحثات حقوقی گوناگونی مطرح است و در این خصوص با افزایش مسئولیت دولت‌ها در قبال شهروندان، اماره‌ی خاص مسئولیت محافظ شیء پذیرفته شده است. بنابراین مقرره‌ی جدید در مسئولیت مدنی محافظین راه (تبصره‌ی ۳ ماده‌ی ۱۴ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۸۹) مسئولیت مدنی محض را ایجاد نموده است. به عبارتی دیگر مسئولیت مقرر در این ماده نیاز به اثبات تقصیر ندارد. این امر تحول بزرگی در مسئولیت مدنی دارندگان معابر است، در مسئولیت مدنی بر مبنای قواعد عام مثل قاعده‌ی تسبیب ممکن است گفته شود که زیان دیده باید تقصیر دارنده‌ی راه را ثابت نماید یا به نظر اقوا در حقوق ایران قابلیت استناد عرفی زیان به محافظ راه کافی تلقی گردد ولی بر مبنای مقرره‌ی جدید، زیان دیده نیاز به اثبات تقصیر ندارد و محافظ راه مسئول است و در صورتی که سببی از اسباب معافیت مسئولیت مثل عامل خارجی خارج از اقتدار محافظ راه (فارس ماژور) مطرح شود؛ محافظ راه باید این امر را اثبات نماید. بنابراین محافظ راه حتی اگر ثابت کند که مرتکب هیچ گونه تقصیری نشده یا اوضاع و احوال حادثه برای او ناشناخته است، نمی‌تواند از مسئولیت معاف گردد؛ زیرا قانون‌گذار به طور مطلق و محض عیب و نقص را موجب مسئولیت می‌داند و حتی در صورتی که محافظ ثابت نماید زمان و فرصت کافی برای اقدامات احتیاطی نداشته است، از مسئولیت معاف نخواهد شد. مثلاً اگر با اثبات وقوع زلزله‌ی شدیدی که در زمان ساختن راه قابل پیش

بینی نیست؛ خسارتی به راکبی وارد شود، محافظ راه مسئول نخواهد بود. اما اگر بعد از زلزله بلافاصله اقدامات لازم را انجام ندهد و در اثر نقص حادث در راه، خسارتی به راکبی وارد شود، محافظ راه مسئول خواهد بود و عدم اطلاع رسانی، بستن راه یا نصب علائم لازم از موجبات مسئولیت است. به هر حال با وجود مسئولیت محض محافظ راه، در مواردی دادگاه‌های ایران حکم به بی‌حقی زیان دیده صادر می‌نمایند یا هر یک از خواهان و محافظ راه را به صورت درصدی مسئول حادثه تلقی و به همان نسبت حکم به محکومیت محافظ راه صادر می‌نمایند. (سلیمانی بآبادی و پیرهادی، ۱۳۹۴، ص ۹۸-۱۰۰)

برخی دیگر مسئولیت مدنی متصدیان راه را به دو دسته قواعد خاص و عام تقسیم می‌نمایند که بر اساس قواعد عام بیان می‌کنند که متصدیان راه ممکن است به دلیل انجام ندادن درست وظایف قانونی، در ایجاد خسارت به بهره‌برداران راه سهیم باشند بنابراین از لحاظ مبنای فقهی و حقوقی عام می‌توان آن‌ها را مسئول جبران کل یا بخشی از خسارت دانست زیرا که متصدی راه به واسطه فعل یا ترک فعل باعث نقص جاده شده است و به همین جهت می‌توان مبنای مسئولیت را قاعده لاضرر دانست زیرا این قاعده علاوه بر آنکه به امور وجودی دلالت دارد به امور عدمی هم دلالت دارد. (رستمی و همکاران، ۱۳۹۳، ص ۳۶۴)

ایشان بر اساس قواعد خاص بیان می‌کنند که در زمینه حوادث جاده‌ای قوانین خاصی به تصویب رسیده است که می‌تواند مبنای مسئولیت قرار بگیرد به مانند قانون ایمنی راه‌ها و راه‌آهن که مقرراتی در خصوص چگونگی حفظ و ایمنی راه بیان نموده است و همچنین در قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۸۹ به ویژه مواد ۳، ۱۲ و تبصره ماده ۲۶ تکالیفی را پیش بینی کرده است و در ادامه با بیان این موارد سعی دارد که قواعد خاص را با نظریه تقصیر تحلیل نماید و به همین جهت بیان می‌کند که یکی از سه رکن تحقق مسئولیت وجود فعل زیانبار است و فعلی که موجب مسئولیت می‌شود همواره فعل مثبت نیست و گاهی خود را به صورت ترک فعل نشان می‌دهد و یکی از تقسیم‌بندی‌هایی که برای تقسیم بیان می‌کنند تقسیم تقصیر به تقصیر منفی و مثبت است ولی برخی قائل به این‌گونه تقسیم بر روی فعل زیان‌بار هستند (رستمی و همکاران، ۱۳۹۳، ص ۳۶۳) و در ادامه این بحث بیان می‌کنند که ترک فعل هم انواعی

دارد که حداقل سطح تقصیر آمیز بودن هر رفتاری نقض تکالیف قانونی است ولی گاهی ترک فعل پیچیده‌تر از آن است و در حین انجام عمل ترک فعل محقق می‌شود به طور مثال ادوات راه‌سازی را در میان راه گذاشته‌اند تا جاده را تعمیر کنند ولی هیچ گونه علائم ایمنی و هشدار دهنده‌ای را نگذاشته‌اند بنابراین مشاهده می‌شود که در حین انجام عمل ترک فعلی محقق شده است (قاسم‌زاده، ۱۳۷۸، ص ۴۲) هر چند که این ترک فعل هم ناشی از نقض تکلیف متصدی راه است و اصولاً هر ترک فعلی موجب مسئولیت نیست بلکه ترک فعلی موجب ضمان است که واجد وصف تقصیر باشد و به همین جهت بیشتر حقوق‌دانان بر این عقیده هستند که در تقصیر، ترک فعل به معنی یک تعهد از پیش موجود است و شخصی که تارک فعلی است در صورتی مقصر است که انجام عمل جزء وظایف و تکالیف وی باشد و لذا این تقصیر در بحث مسئولیت مدنی متصدیان راه بسیار اتفاق می‌افتد زیرا قانون تکالیف خاصی را برای متصدیان راه معین کرده است (رستمی و همکاران، ۱۳۹۳، ص ۳۶۷)

۱-۳- مفهوم نقص راه

در تبصره ۳ ماد ۱۴ قانون رسیدگی به تخلفات نقض راه به طور مطلق به کار رفته است بنابراین نقص راه به هر میزانی که در علت تصادفات مؤثر بوده باشد، موجب مسئولیت متصدی راه است و با توجه به تعریف آن، شامل هر نوع اشکال در راه که باعث ورود خسارت شود اعم از طراحی، محافظت یا مراقبت می‌شود (سلیمانی بآبادی و پیرهادی، ۱۳۹۴، ص ۵۹) و همچنین برخی دیگر بیان کردند که منظور نقص راه هر نوع نقص اعم از اشکال در ساخت یا وجود موانع و خرابی‌های مختلف یا عدم نصب علائم هشداردهنده و عدم نصب حفاظ می‌باشد (عباسلو، ۱۳۹۴، ص ۸۵)

اگر نقص راه را مطلق عرفی بدانیم هر نقصی شامل آن می‌شود و اگر در صورتی که مؤثر بودن به هر میزانی را موجب مسئولیت متصدی راه بدانیم در این صورت سؤال این است که میزان مسئولیت متصدی آیا جبران صددرصد خسارت است یا به میزانی که نقص راه مؤثر در علت تصادف است به همان میزان و به همان درصد نیز متصدی راه مسئول جبران خسارت است. در صورتی که خسارت را ناشی از عوامل متعددی

بدانیم که مجموع آن عوامل علت تامه خسارت باشد و نقص راه نیز به عنوان جزئی از علت مؤثر در خسارات بوده باشد، در این حالت، مسئولیت متصدی راه به میزان تأثیر خواهد بود و در نتیجه، لازمه‌ی چنین تفسیری از این تبصره آن است که کارشناس رسمی راه و تصادفات میزان و درصد تأثیر نقص راه در علت تصادف را معین و به عبارت دیگر درصد تأثیر را بیان نمایند تا به همان درصد حکم به جبران خسارت متصدی راه صادر شود. (سلیمانی بآبادی و پیرهادی، ۱۳۹۴، ص ۶۰)

با وجود این با توجه به عدم امکان تعیین درصد تأثیری که مورد اطمینان و وثوق باشد؛ برخی برآنند که تفسیر درست این ماده آن است که نقص راه به هر میزانی که مؤثر در علت تصادف بوده باشد، متصدی راه مسئول جبران صددرصد خسارت خواهد بود. از این دیدگاه در خصوص مسئولیت ناشی از نقص راه بر اساس تبصره‌ی ۳ ماده‌ی ۱۴ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی نکات ذیل قابل ذکر است: الف- مقصود از نقص هر نوع اشکال اعم از موانع حجیم و خرابی‌های مختلف و عدم نصب علائم هشدار دهنده است. ب- مسئولیت مقرر در این تبصره نیاز به اثبات تقصیر ندارد. (عباسلو، ۱۳۸۷، ص ۱۷۰) ولی باید توجه نمود که اگر هر میزانی از تأثیر هرچند ناچیز موجب مسئولیت صددرصدی متصدیان راه باشد، این امر موجب کاهش احتیاط از سوی رانندگان خواهد شد و در نظر داشتن مصالح و مفاسد در وضع حکم یا تفسیر آن مستلزم توجه به توالی فاسد حکم یا تفسیر از حکم است. (سلیمانی بآبادی و پیرهادی، ۱۳۹۴، ص ۶۰) ولی بایستی توجه نمود که ماده ۵۲۶ قانون مجازات اسلامی به این ابهامات پایان داده است و بیان می‌دارد که اگر تأثیر رفتار مرتکبان متفاوت باشد در این صورت هر یک به میزان تأثیر رفتارشان مسؤول هستند که بنابراین ماده قانون «تقسیم مسئولیت به نسبت میزان تأثیر عمل» را پذیرفته است و همچنین ماده ۱۶ قانون جدید بیمه اجباری در مورد خسارات ناشی از نقص راه بیان نموده است که «بیمه گر و صندوق پس از پرداخت خسارت زیان دیده می‌تواند برای بازیافت به نسبت درجه تقصیر که درصد آن در حکم دادگاه مشخص می‌شود به مسببان ذی‌ربط مراجعه کند.»

۳-۲- تحلیل مسئولیت متصدیان راه بر مبنای مسئولیت مدنی دولت

در خصوص مسئولیت دولت نسبت به خود و کارمندان دو رویکرد وجود دارد:

۳-۲-۱- رویکرد مسئولیت مبتنی بر تقصیر

نظریه تقصیر که از اصلی‌ترین نظریه مسئولیت مدنی محسوب می‌شود در بحث مسئولیت مدنی دولت هم جزء نظریه مبنایی است بر اساس نظریه تقصیر مسئولیت دولت زمانی تحقق می‌یابد که خطای اداری اثبات گردد و به این ترتیب میان خطای اداره و تقصیر کارمند اداره تفکیک صورت گیرد (طباطبایی مؤتمنی، ۱۳۷۳، ص ۴۰۸؛ موسی‌زاده، ۱۳۹۱، ص ۶۳۹) در شرایطی که کارمند دولت مرتکب تقصیری شده باشد، در واقع مرتکب تقصیر شخصی شده است که بر اساس اصول حقوقی مسئول جبران خسارت است (رستمی و همکاران: ۱۳۹۳، ص ۳۶۹) به عبارت دیگر هرگاه کارمند مرتکب خطایی شود که ارتباطی با موضوع و هدف فعالیت اداری او نداشته باشد خطای شخصی وی محسوب شود و مسئولیت وی نیز نسبت به جبران خسارت، شخصی محسوب می‌شود (غمامی، ۱۳۷۶، ص ۹۲) ولی گاهی مسئولیت کارمند و مستخدم بر عهده‌ی کارفرما است که بر اساس مسئولیت نیابتی است ولی طبق ماده ۱۱ قانون مسئولیت مدنی مسئولیت نیابتی برای کارمندان پذیرفته نشده است (رستمی و همکاران: ۱۳۹۳، ص ۳۶۹)

ولی با توجه به واقعیات و حمایت از زیان‌دیدگان تعدیل‌هایی در خصوص نظریه عدم مسئولیت دولت مبتنی بر ماده ۱۱ قانون مسئولیت مدنی صورت گرفته است و به همین جهت حکم ماده ۱۹ الحاقی قانون ایمنی راه‌ها و راه‌آهن مصداق مسئول نیابتی و مشابه ماده ۱۲ قانون مسئولیت مدنی برای کارفرمایان مشمول قانون کار است و ماده ۱۹ الحاقی به قانون ایمنی راه‌ها و راه‌آهن مقرر می‌دارد: «وزارتخانه‌های راه و ترابری و جهاد سازندگی مکلفند علائم افقی و عمودی و تجهیزات ایمنی لازم را طول هریک از راه‌های مربوط مشخص و در محل‌های مورد نیاز نصب و اجرا نمایند. تبصره - وزارتخانه‌های مذکور مکلفند برای عملیات احداث و مرمت و یا نگهداری راه‌های مربوط به علائم ایمنی لازم را نصب نمایند چنانچه بر اثر کوتاهی در به‌کاربردن علائم یاد شده خسارتی به اشخاص (حقیقی یا حقوقی) وارد شود هریک از وزارتخانه‌های یاد

شده حسب مورد موظف است از مطالبات پیمانکار یا اعتبارات جاری و عمرانی وزارتخانه، خسارت وارده را پرداخت نماید و چنانچه مأموران دولت یا پیمانکاران مرتکب تقصیر شده باشند، دولت خسارت پرداخت شده را از آنها استیفاء خواهند نمود.» در این ماده برای حمایت از حقوق زیان‌دیگان، مسئولیت نیابتی برای اداره راه پیش بینی کرده است و حتی از ماده ۱۱ قانون مسئولیت مدنی پا را فراتر گذاشته است و مسئولیت را در شرایطی که پیمانکار در قالب قرارداد پیمانکاری عملیات اجرایی دارد و ایجاد ضرر کرده است گسترش داده است ولی به نظر چون این حکم استثنایی است نمی‌توان به موضوعات مشابه تسری داد زیرا از نظر فاعلی محدود به مسئولیت اداره راه است و از نظر موضوعی هم محدود به علائم ایمنی راه به عملیات راه‌سازی یا بهسازی یا مرمت راه می‌باشد و لذا شهرداری را نمی‌توان مسئول نیابتی دانست (رستمی و همکاران، ۱۳۹۳، ص ۳۷۰)

در خصوص تقصیر اداره دولتی برخی معتقدند نسبت دادن خطا و تقصیر به اداره، تعبیر درستی نیست زیرا اداره، شخصی طبیعی نیست و از خود اراده ندارد تا بتوان تقصیر و خطا را قابل انتساب به آن دانست و تقصیراتی که به وی نسبت داده می‌شود در تحلیل نهایی متوجه کارمندان و مأموران دولتی است (طباطبایی مؤتمنی، ۱۳۷۳، ص ۴۰۹)

و خطای اداری ممکن به اشکال مختلفی رخ دهد از جمله نقض وظیفه مراقبت یا همان ترک فعل و یا انجام نادرست وظایف قانونی یا همان فعل مثبت می‌باشد (رستمی و همکاران، ۱۳۹۳، ص ۳۷۱) و مقصود از نقض وسایل ادارات و مؤسسات در ماده ۱۱ قانون مسئولیت مدنی صرفاً مادی نیست بلکه نقض شامل عدم نظارت، عدم انجام وظایف و به طور کلی آن دسته از اعمال خطای کارکنان که به دستور اداره و سازمان دولتی انجام می‌شود (عباسلو، ۱۳۹۴: ۸۷) و لذا مفهوم نقض در اینجا خیلی وسیع و کشدار است و می‌توان بسیاری از خسارات بدون خطا را به استناد نقض در محاکم اقامه کرد و تقاضای خسارت نمود (کاتوزیان، ۱۳۷۱، ص ۱۹)

۲-۲-۳- رویکرد مسئولیت بدون تقصیر دولت

همانطور که بیان شد اساس مسئولیت دولت مبتنی بر نظریه تقصیر است ولی در قرن نوزدهم نظریه‌ی خطر مسئولیت دولت را توسعه داد. و امروزه در کشورهای پیشرفته برای احترام به آزادی فردی طبق نظریه مزبور دولت را مکلف می‌کنند در بعضی از موارد از عهده‌ی خسارت بر اشخاص بر آید ولو آنکه هیچگونه تقصیری مرتکب نشده باشد چون اگر تقصیر را مبنای مسئولیت بدانیم بسیاری از خسارت‌ها بدون جبران می‌ماند که آن خلاف انصاف است (طباطبایی مؤتمنی، ۱۳۷۳، ص ۴۱۴ و ۴۱۵) و به همین جهت در قانون اصلاح قانون ایمنی راه‌ها و راه آهن مسئولیت وزارت راه به دلیل نصب نکردن علائم ایمنی، در شرایطی که تقصیر متوجه کارمند یا پیمانکار باشد، هرچند از نوع مسئولیت نیابتی است ولی به نوعی نزدیک به نظریه خطر است زیرا از یک طرف نصب نکردن علائم ایمنی راه فرض تقصیر برای وزارت راه پیش بینی کرده و از طرفی یک نوع مسئولیت بدون تقصیر و صرفاً به واسطه‌ی فعل غیر برای آن پیش بینی شده است (رستمی و همکاران، ۱۳۹۳، ص ۳۷۲)

برای اثبات مسئولیت دولت حداقل ۲ شرط باید وجود داشته باشد:

الف) مقصر نبودن شخص کارمند

مبنای مسئولیت اداره راه و ترابری و شهرداری در مورد نقص راه تسبیب است که نیاز به اثبات تقصیر دارد و علاوه بر قواعد عام مسئولیت مدنی قواعدی در مورد مسئولیت مدنی دولت و شهرداری وجود دارد که شرایط تحقق مسئولیت را متفاوت بیان کرده است.

بر اساس ماده ۱۱ قانون مسئولیت مدنی برخی دیدگاه «فرض تقدم تقصیر مستخدم» را مطرح نمودند یعنی «اصل بر تقصیر مستخدم است مگر خلاف آن ثابت گردد و عمل منجر به زیان در صورتی به عنوان تقصیر دولت خوانده خواهد شد، که نتوان عمل را به تقصیر شخصی مستخدم منتسب نمود» (زرگوش، ۱۳۸۹، ج ۲، ص ۱۹۱) در مقابل این دیدگاه نظریه «فرض تقدم تقصیر دولت» مطرح شده است که بدین معنا است که «در خصوص زیان‌هایی که در راستای انجام وظایف به وقوع می‌پیوندد، اصل بر تقصیر دولت است، مگر آن که دولت بتواند تقصیر شخصی مستخدم را ثابت کند (زرگوش، ۱۳۸۹، ج ۲، ص ۱۹۳) این نظریه در مورد دولت پذیرفته نشده است ولی در



مورد مسئولیت کارفرمایان ماده ۱۲ قانون مسئولیت مدنی پذیرفته است و همچنین در ماده ۹۵ قانون کار فرض تقصیر کارفرما بیان شده است

ب) احراز تقصیر دولت

بر اساس ماده ۱۱ قانون مسئولیت مدنی و نظریه فرض تقدم مستخدم اگر بر اثر فعالیت سازمان دولتی خسارتی وارد شود فرض بر تقصیر مستخدم است و در صورتی دولت مسئول است که تقصیر وی اثبات شود ولی ماده ۱۹ الحاقی به قانون ایمنی راه و راه‌آهن نصب نکردن علائم ایمنی را تقصیر اداری فرض کرده و صرف اثبات رابطه‌ی سببیت موجب مسئول دانستن وزارت راه می‌شود و همچنین قانون‌گذار در این قانون پا را فراتر گذاشته و حتی در قبال اقدامات پیمانکاران نیز وی را مسئول دانسته است ولی در مورد شهرداری حکمی مثل حکم وزارت راه نداریم و لذا برای مسئول دانستن شهرداری ابتدا باید عدم تقصیر کارمند ثابت شود و بعد تقصیر شهرداری احراز شود تا مسئول شود (رستمی و همکاران، ۱۳۹۳، ص ۳۷۶ - ۳۷۷)

نتیجه‌گیری

با توجه به قواعد عام مسئولیت مدنی و نظریه «فرض تقدم مستخدم بر دولت» و با عنایت به تحلیلی که از نظر مسئولیت مدنی دولت صورت گرفت و همچنین تبصره ۳ ماده ۱۴ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۸۹ به نظر مسئولیت متصدیان ایمنی راه بر اساس نظریه تقصیر است و نمی‌توان با تمسک به تبصره ۳ ماده ۱۴ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی به نظریه مسئولیت محض رسید زیرا صرفاً این ماده در مقام بیان این مطلب است که اگر کارشناسان تصادفات، نقص راه را مؤثر در علت تصادفات دانسته‌اند حسب مورد متصدیان ایمنی راه مسئول جبران خسارت وارده خواهند بود و اثبات تقصیر که همان نقص راه یا نقص وسیله است را از دوش زیان‌دیده برداشته است و آن را مبتنی بر نظر کارشناس قرار داده است ولی مبنای همان نظریه تقصیر است و ماده ۱۹ الحاقی به قانون ایمنی راه و راه‌آهن هم به دنبال مسئولیت محض نیست بلکه از مسئولیت نیابتی سخن به میان آورده است یعنی هر چند وزارت راه تقصیری مرتکب نشده است ولی در جهت حمایت از زیان‌دیده ابتدا وزارت راه این

خسارت را جبران می‌کند و بعد به شخص مقصر رجوع می‌کند. و با توجه به این که مبنای مسئولیت متصدیان راه بر اساس نظریه تقصیر است و اثبات آن برای زیان‌دیده مشکل است و همچنین در صورت اثبات، ممکن است که اشخاص حقیقی و حقوقی نتوانند خسارت را جبران کنند ماده ۱۶ قانون جدید بیمه اجباری بیان نموده است که اگر عواملی نظیر نقص راه در ایجاد حادثه مؤثر بوده است «بیمه‌گر و صندوق پس از پرداخت خسارت زیان‌دیده می‌تواند برای بازیافت به نسبت درجه تقصیر که درصد آن در حکم دادگاه مشخص می‌شود به مسببان ذی‌ربط مراجعه کند.» و سؤالی که در اینجا مطرح می‌شود این است که چرا باید شرکت بیمه مسئولیت نیابتی این عوامل را بر عهده بگیرد و بعد به این اشخاص مراجعه کند؟ در پاسخ باید گفت نظریه‌ای که می‌تواند این ماده را توجیه کند نظریه‌ی تضمین گروهی است زیرا قانون‌گذار با این مدل می‌خواهد که باری از مشکلات زیان‌دیده را بکاهد و زیان‌دیده به صورت کامل جبران خسارت شود و بعد خود بیمه‌گر درگیر دعاوی علیه آن اشخاص و اخذ جبران خسارت شود البته قانون‌گذار راه‌حلی اختیاری برای دستگاه‌های اجرایی قرار داده است و آن که مسئولیت کارکنان خویش را در قبال مسئولیت‌های موضوع این ماده از محل اعتبارات جاری و تملک دارایی‌های سرمایه‌ای تحت اختیار، بیمه کنند.

کتاب‌نامه

۱. اورک بختیاری، حسنعلی (۱۳۹۱)، مبانی و اصول مسئولیت مدنی حوادث خودرو، سنندج: انتشارات علمی کالج، چاپ اول
۲. بادینی، حسن (۱۳۸۴)، فلسفه مسئولیت مدنی، تهران: شرکت سهامی انتشار، چاپ اول
۳. باریکلو، علیرضا (۱۳۸۵)، مسئولیت مدنی، تهران: نشر میزان، چاپ اول، زمستان
۴. بهرامی احمدی، حمید (۱۳۹۱)، ضمان قهری (مسئولیت مدنی) با مطالعه تطبیقی در فقه مذاهب اسلامی و نظام‌های حقوقی، تهران: انتشارات دانشگاه امام صادق علیه السلام، چاپ اول

۵. جعفری لنگرودی، محمد جعفر (۱۳۸۷)، مبسوط در ترمینولوژی حقوق، تهران: کتابخانه گنج دانش، چاپ اول، جلد پنجم
۶. حسینی نژاد، حسینقلی (۱۳۷۰)، مسئولیت مدنی، تهران: جهاد دانشگاهی دانشگاه شهید بهشتی، چاپ اول
۷. داراب پور، مهرباب (۱۳۸۷)، حقوق مدنی ۴ (مسئولیت‌های خارج از قرارداد)، تهران: انتشارات مجد، چاپ اول
۸. راسا، میشل لور (۱۳۷۵)، مسئولیت مدنی، ترجمه محمد اشتری، تهران: نشر حقوقدان، چاپ اول
۹. رحیمی، حبیب اله، حاجیان، محمد قاسم (۱۳۹۳)، «تحلیل اقتصادی ارکان مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی»، پژوهش حقوق خصوصی، سال دوم، شماره ۷
۱۰. رستمی، ولی، صادقی، حسین، سلیمانیان، حمیدرضا (۱۳۹۳)، «مسئولیت مدنی متصدیان راه در تصادفات رانندگی»، فصلنامه مطالعات حقوق خصوصی، دوره ۴۴، شماره ۳
۱۱. ره‌پیک، حسن (۱۳۹۵)، حقوق مسئولیت مدنی و جبران‌ها، تهران: انتشارات خرسندی، چاپ بیست و سوم
۱۲. زرگوش، مشتاق (۱۳۸۹)، مسئولیت مدنی دولت، قواعد عمومی، ج ۲، تهران: نشر میزان، چاپ اول
۱۳. زمانی جباری، افسانه؛ اسکندر جوی، مرضیه (۱۳۸۲)، «بررسی تطبیقی مبانی فقهی - حقوقی قانون بیمه اجباری با رویکردی به دیدگاه حضرت امام (ره)» پژوهشنامه بیمه، شماره ۷۰
۱۴. ژوردن، پاتریس (۱۳۹۱)، اصول مسئولیت مدنی، ترجمه و تحقیق مجید ادیب، تهران: نشر میزان، چاپ سوم
۱۵. سلیمانی بآبادی، مصطفی، پیرهادی، محمد رضا (۱۳۹۴)، «تکالیف محافظین راه‌ها و مسئولیت مدنی ناشی از آن»، تحقیقات حقوقی آزاد، سال هشتم، شماره ۲۹
۱۶. سواری، احمد (۱۳۷۵)، نگرشی بر ضمان قهری و مسئولیت مدنی، اهواز: انتشارات مهزیار، چاپ اول

۱۷. شهیدی، مهدی (۱۳۸۲)، آثار قراردادها و تعهدات، جلد سوم، تهران: انتشارات مجد، چاپ دوم
۱۸. صفایی، حسین و رحیمی، حبیب اله (۱۳۹۴)، مسئولیت مدنی (الزامات خارج از قرارداد)، تهران: انتشارات سمت، چاپ پنجم
۱۹. صفایی، سید حسین (۱۳۸۹)، قواعد عمومی قراردادها (دوره‌ی مقدماتی حقوق مدنی)، جلد دوم، تهران: انتشارات میزان، چاپ دهم
۲۰. صفائی‌ان، میترا، سبزی، محمود، حسن زاده، نصرالله، بهادر، آزاده (۱۳۹۰)، «آسیب شناسی قانون بیمه های شخص ثالث و ارائه پیشنهادات اصلاحی»، تازه‌های جهان بیمه، شماره ۱۶۵
۲۱. طباطبایی مؤتمنی، منوچهر (۱۳۷۳)، حقوق اداری، تهران: سازمان مطالعه و تدوین کتب دانشگاه‌ها (سمت)، چاپ اول
۲۲. عباسلو، بختیار (۱۳۸۷)، مسئولیت مدنی ناشی از سوانح رانندگی، تهران: انتشارات میزان، چاپ دوم
۲۳. عباسلو، بختیار (۱۳۹۴)، مسئولیت مدنی ناشی از سوانح رانندگی، تهران: انتشارات میزان، چاپ چهارم
۲۴. غمامی، مجید (۱۳۷۶)، مسئولیت مدنی دولت نسبت به اعمال کارکنان خود، تهران: نشر دادگستر، چاپ اول
۲۵. فتحعلی پور، عطاءالله (۱۳۷۶)، مسئولیت جزایی و مدنی ناشی از تصادفات رانندگی، تهران: انتشارات ورق، چاپ اول
۲۶. فرهانی، احمد، خانی گیاشی، رضا (۱۳۹۳)، شرح قانون اصلاح قانون بیمه ی اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی و در مقابل شخص ثالث مصوب ۱۳۸۷/۴/۱۶، تهران: انتشارات پژوهشکده بیمه
۲۷. قاسم زاده، سید مرتضی (۱۳۷۸)، مبانی مسئولیت مدنی، تهران: نشر دادگستر، چاپ اول
۲۸. کاتوزیان، ناصر (۱۳۷۱)، تحولات حقوق خصوصی، تهران: مؤسسه انتشارات و چاپ دانشگاه تهران

۲۹. کاتوزیان، ناصر (۱۳۷۱)، وقایع حقوقی (دوره‌ی مقدماتی حقوق مدنی)، تهران: نشر یلدا، چاپ اول
۳۰. کاتوزیان، ناصر (۱۳۸۲)، الزامهای خارج از قرارداد (ضمان قهری)، ج ۱، تهران: مؤسسه انتشارات و چاپ دانشگاه تهران، چاپ سوم
۳۱. لطفی، اسدالله (۱۳۹۳)، سلسله مباحث فقهی، حقوقی مسئولیت مدنی، تهران: انتشارات جاودانه، چاپ اول
۳۲. مبین، حجت (۱۳۸۶)، «تحولات مبانی مسئولیت مدنی و ارتباط آن با اندیشه‌های حقوق کیفری»، فصلنامه حقوقی گواه، شماره ۱۰
۳۳. مبین، حجت (۱۳۹۰)، نظریه قابلیت استناد در مبانی مسئولیت مدنی، تهران: انتشارات دانشگاه امام صادق (علیه السلام)، چاپ اول
۳۴. موسی زاده، ابراهیم (۱۳۹۱)، حقوق اداری، تهران: نشر دادگستر، چاپ اول
۳۵. نیک فرجام، زهره و مقیمی، مرتضی (۱۳۹۳)، «مسئولیت مدنی و جبران خسارت ناشی از تصادفات رانندگی»، فصلنامه مطالعات پژوهشی راهور، سال سوم، شماره ۱۱
۳۶. هاشمی، سید احمد علی (۱۳۸۹)، دامنه‌ی مسئولیت مدنی (با مطالعه تطبیقی در فقه اسلامی و حقوق فرانسه)، تهران: انتشارات دانشگاه امام صادق (علیه السلام)، چاپ اول
۳۷. هاشمی، سید محمد (۱۳۹۶)، «مسئولیت مدنی پلیس ناشی از ارتکاب فعل زیانبار و ترک فعل (با تأکید بر مسئولیت پلیس راهور)»، فصلنامه دانش انتظامی، سال نوزدهم، شماره ۷۶
۳۸. یزدانیان، علیرضا (۱۳۷۹)، حقوق مدنی قلمرو مسئولیت مدنی، تهران: نشر ادبستان، چاپ اول