



Examination of Civil Liability Arising from Vehicle Towing by Traffic Police

Fayzollah Parhaze *

Master's student, Department of Private Law,
Faculty of Sciences, Payame Noor University,
Ilam, Iran.

Abstract

In recent years, the frequent sight of vehicles parked in prohibited areas being towed to police impound lots by cranes has become commonplace on city streets. During this process, incidents may occur for which the law must provide answers, such as damage inflicted on the towed vehicle. The question which arises is who is responsible for compensating these damages? In this article, we use a library research method to examine this issue. After thorough analysis, it can be concluded that under certain conditions, the traffic police officer who ordered the vehicle tow may bear civil liability for the damages. Under other conditions, the crane operator may be held responsible. This study reviews the civil liability arising from vehicle towing by traffic police across different legal systems, including those of France, the United States, Germany, and Turkey. In all these cases, the government and executive agencies are held civilly liable for these actions, and affected individuals can pursue claims through the relevant legal procedures to obtain compensation. Principles of justice and the protection of citizens' rights in interactions with governmental actions and executive agencies are fundamental in all these legal systems. Individuals can defend their rights and interests through courts and judicial authorities and obtain the necessary compensation. Therefore, this review demonstrates that vehicle towing by traffic police is a significant issue addressed and protected in all legal systems, ensuring the rights and interests of all individuals involved.

Keywords: Civil liability, law, executive agencies, citizens' rights, legal system, public security

Received: 29/January/2024

Accepted: 07/May/2024

eISSN: 2783-4204

ISSN: 2783-3631

بررسی مسئولیت مدنی ناشی از حمل خودرو با جرثقیل توسط پلیس راهور

دانشجوی کارشناسی ارشد، دانشکده علوم، گروه حقوق خصوصی، دانشگاه پیام
نور، ایلام، ایلام، ایران.

فیض‌اله پرحاذه *

چکیده

در سال‌های اخیر آن چیزی که به‌وفور در سطح خیابان‌های شهر دیده می‌شود، حمل خودروهای پارک‌شده در محل‌های ممنوعه به سمت پارکینگ پلیس راهور توسط جرثقیل‌ها است. در این اثنا ممکن است اتفاقاتی رخ دهد که علم حقوق باید پاسخگوی آن باشد؛ ازجمله این موارد، خسارات وارده به خودرویی است که حمل می‌گردد. مسئله این است که مسئولیت جبران این خسارات با کیست؟ ما در این مقاله با روش کتابخانه‌ای به بررسی این مطلب پرداخته و پس از بررسی مطلب می‌توان گفت با حصول شرایطی، مأمور پلیس راهور که دستور حمل خودرو را صادر نموده، در قبال این خسارات مسئولیت مدنی می‌یابد و با شرایطی نیز راننده جرثقیل حمل‌کننده این مسئولیت را به دوش می‌کشد. در این بررسی، مسئولیت مدنی ناشی از حمل خودرو با جرثقیل توسط پلیس راهور در نظام‌های حقوقی مختلف ازجمله فرانسه، آمریکا، آلمان و ترکیه مورد بررسی قرار گرفت. در تمامی این موارد، دولت و نهادهای اجرایی، مسئولیت مدنی این اقدامات را بر عهده دارند و افراد متضرر می‌توانند ادعاهای خود را از طریق رویه‌های قانونی مربوطه مطرح کرده و خسارت موردنیاز را دریافت کنند. اصول عدالت و حفظ حقوق شهروندان در مواجهه با اقدامات دولتی و نهادهای اجرایی در همه این نظام‌ها به‌عنوان اصول اساسی مدنظر قرار گرفته است و افراد می‌توانند از طریق دادگاه‌ها و مراجع قضایی، از حقوق و منافع خود دفاع کرده و خسارت موردنیاز را به دست آورند؛ بنابراین، این بررسی نشان می‌دهد که حمل خودرو با جرثقیل توسط پلیس راهور، یکی از مسائلی است که در تمامی نظام‌های حقوقی مورد توجه و حفاظت بوده و حقوق و منافع تمامی افراد در مواجهه با این اقدامات تضمین می‌شود.

کلیدواژه‌ها: مسئولیت مدنی، قانون، نهادهای اجرایی، حقوق شهروندان، نظام حقوقی، امنیت عمومی

مقدمه

با گذشت سال‌ها از اجرای قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی و در راستای رفع برخی مشکلات قانون سابق، قانون جدید رسیدگی به تخلفات رانندگی در مورخ ۸/۱۲/۸۹ به تصویب رسید و از دهم اردیبهشت‌ماه به مرحله اجرا درآمد. درمجموع، این قانون با ویژگی‌های خاص خود که با توجه به ضروریات زمان پیش‌بینی شده، درصدد حل مشکلات راهنمایی و رانندگی در کشور است. علی‌ای حال، اینکه تا چه اندازه موفق باشد، باید به انتظار نشست و امید داشت تا قانون جدید راهگشای خوبی برای حل معضلات رانندگی در کشور باشد.

اصولاً در چهارچوب ضوابط و مقررات راهنمایی و رانندگی، اصل بر اعمال جریمه نقدی بوده و توقیف فیزیکی خودرو برخلاف اصل و صرفاً در حدود و ثغور موارد مصرحه در قانون امکان‌پذیر است چراکه این موضع، تحدید حقوق افراد جامعه بوده و این محدودیت امکان‌پذیر نیست؛ مگر اینکه قانون صراحتاً آن را تجویز نماید. طبق نص صریح ماده شش قانون جدید، «مأموران راهنمایی و رانندگی جز در موارد مصرح قانونی و موارد تصادفات منجر به جرح و قتل، مجاز به توقیف وسیله نقلیه موتوری نیستند» (مؤمن‌زاده، ۱۳۹۱، ص ۱۴۸).

در قانون اخیرالتصویب، در برخی موارد توقیف فیزیکی خودرو و در مواردی توقیف پلاک خودرو یا همان به اصطلاح توقیف سندی خودرو از سوی مقنن تجویز شده است. این موارد به شرح ذیل است:

عدم پرداخت مبلغ جریمه تا چهار ماه پس از صدور قبض، امتناع از پرداخت مبلغ جریمه با حد نصاب ده میلیون ریال، عدم همراه داشتن مدارک خودرو، وجود نقص فنی مؤثر در خودرو، رانندگی بدون گواهینامه، ارتکاب هم‌زمان دو تخلف، مصرف مواد الکلی یا مخدر و روان‌گردان، حمل بار اضافی یا مسافر در محل بار، مجوز اعمال مقررات و صدور برگ جریمه به درجه‌داران و پارک حاشیه‌ای تا نیم ساعت رایگان و مازاد بر آن موجب توقیف خودرو است (اشرافی، ۱۳۹۰، ص ۲۱۷).

اصل بحث و مسئله، همین مورد آخر بوده که اگر فردی خودروی خود را در محل ممنوع یا حمل با جرثقیل پارک نماید و خودرو به دستور مأمور پلیس راهور به وسیله جرثقیل به پارکینگ منتقل گردد و در این فرایند خسارتی به خودرو یا وسایل موجود در آن وارد آید، موارد مجهول بسیاری پیش می‌آید که باید به آن‌ها پاسخ گفت. این موارد عبارت‌اند از اینکه آیا مأمور یا راننده جرثقیل مسئولیت مدنی دارند یا خیر؟ اگر مسئولیت دارند، این مسئولیت به کدام فرد بازمی‌گردد؛ مأمور یا حمل‌کننده با جرثقیل؟ مبنای این مسئولیت کدام یک از نظریات است؟ آیا این مسئولیت محدود به خود خودرو است یا اینکه وسایل موجود در آن را نیز در بر می‌گیرد؟ و بسیاری از مجهولات دیگر که در اینجا به دلیل اختصار در کلام از ذکر آن‌ها پرهیز می‌شود. از آنجا که مسئله اصلی تحقیق حاضر پیرامون همین موضوع است، پس از بررسی علمی دقیق به سؤالات پیش گفته و سایر مجهولات در این خصوص پاسخ داده خواهد شد.

مبحث اول: تعاریف

۱- مسئولیت مدنی

برای هر شخص جهت رعایت یک سری قوانین و مقررات، الزامی وجود دارد. بر این اساس، اگر هر کس به دیگری ضرری وارد کند، بایستی آن را جبران نماید که در فقه از آن به قاعده «لا ضرر و لا ضرار فی الاسلام» تعبیر شده است (در اسلام هیچ گونه ضرری توجیه نشده است). در مسئولیت مدنی، موضوع بدین شیوه بیان شده است که هر کس در اثر و نتیجه بی‌احتیاطی، سهل‌انگاری و به‌طور کلی در اثر تقصیر، خسارتی به دیگری وارد کند، مسئول جبران خسارت وارده است (عامل، ۱۳۸۸، ص ۱۳۲).

قوانین و مقررات موضوعه در باب مسئولیت‌های خارج از قرارداد، حاکی از اعمال اراده عمومی در یک زمان یا مکان خاص است و مردم زمان آینده و مکان دیگر، ملزم به پذیرش آن نیستند؛ بنابراین، هر کس نسبت به دیگری تکلیف و مسئولیتی دارد که باید آن را ادا کند و انسان‌ها نیز همه با هم برابرند و هر جا بحث از مسئولیت، حق و تکلیف می‌شود، شامل همه انسان‌ها است و تا آنجا که مربوط به مسئولیت مدنی می‌شود، مسئولیت بر مبنای پرداخت خسارت عام بوده و قواعد مشترکی بر آن حاکم است و تقریباً نیز غالب موارد مسئولیت مدنی را در بر می‌گیرد (بخارایی، ۱۳۹۳، ص ۴۲)؛ اما سایر مسئولیت مرتبط با استرداد عین، پرداخت برای منافع مستوفات و غیر مستوفات، پرداخت برای استیفا از خدمات یا اموال دیگران، اعم از اینکه مشروع باشد یا غیر مشروع، ذیل عنوان مسئولیت خاص مدنی آورده شده است. علت آن نیز این است که این دسته از مسئولیت‌ها هر کدام دارای فلسفه خاص خود بوده و ارکان آن‌ها نیز با یکدیگر متفاوت است (سخاوت، ۱۳۹۲، ص ۷۴).

ارکان مسئولیت مدنی

در مسئولیت عام مدنی که هدف آن جبران ضرر و زیان وارده است، سه رکن اصلی ضرر، فعل ناروای زیان‌بار و رابطه سببیت بین این دو وجود دارد. با احراز ارکان که گاهی همراه با تقصیر و گاهی بدون تقصیر ثابت می‌شوند، مسئولیت زیان‌زننده به پرداخت خسارت محرز می‌گردد. در برخی مواقع، رابطه سببیت آن‌قدر محکم است که استمداد از تقصیر برای احراز آن ضرورت ندارد. گاهی نیز رابطه سببیت کاملاً روشن نیست که در این صورت با اثبات تقصیر شخصی یا نوعی این رابطه احراز می‌شود. گاهی قانون‌گذار با سیاست‌های حمایتی و اصلاحی، افراد ثالثی را مسئول پرداخت خسارت محسوب می‌کند ولی برای اثبات مسئولیت مدنی وی، باز هم احراز همان ارکان مسئولیت مدنی در مورد عامل زیان ضروری است. منشأ تحلیلی این گونه مسئولیت‌ها اعم از اینکه عقل سلیم و عرف یا ثمربخشی یا فایده‌گرایی باشد، ما را به نتیجه لزوم جبران خسارت وارده می‌رساند. با توجه به مقدمه در این باب می‌توان گفت که مسئولیت‌ها به دو دسته بزرگ اخلاقی و قانونی تقسیم می‌شوند. مسئولیت قانونی به مسئولیت‌های کیفری و حقوقی و مسئولیت‌های حقوقی به دو دسته مسئولیت‌های قراردادی و مسئولیت‌های غیر قراردادی (مدنی) تقسیم شده‌اند. دسته اخیر را الزامات خارج از قرارداد، مسئولیت مدنی و ضمان قهری هم می‌نامند (سراج، ۱۳۹۰، ص ۴۲).

مسئولیت مدنی به دو شاخه مهم تقسیم شده است؛ مسئولیت قراردادی و مسئولیت خارج از قرارداد.

هرچند موضوع در بخش دوم (مسئولیت خارج از قرارداد) قرارداد بوده و تمام آن را در بر نمی‌گیرد زیرا طبق ماده ۳۰۷ ق.م.م.ج. موجبات ضمان قهری عبارت است از ۱- غصب، ۲- اتلاف، ۳- تسبیب و ۴- استیفا که مطابق ارکان و تعریف ذکر شده از مسئولیت مدنی، غصب و استیفا خارج خواهد شد زیرا در غصب نیازی به اثبات رابطه سببیت نیست (ماده ۳۱۵ ق.م.م.ج.) و نیز در استیفا نیازی به اثبات ورود ضرر بر فرد مقابل وجود ندارد (ماده ۳۳۶-۳۳۷ ق.م.م.ج.) می‌توان گفت ضمان قهری در فقه از جهتی عام و از جهتی خاص از مسئولیت مدنی بوده زیرا از جهتی عناوین خاص چون ضمان مقبوض به عقد فاسد را در بر می‌گیرد و از طرف دیگر بیشتر فقها خسارت بدنی را که در حقوق اسلام از طریق دیه و ارش جبران می‌شود، جزء مباحث ضمان قهری تلقی ننموده‌اند (بادینی، ۱۳۸۴، ص ۳۳).

تقصیر

برخی مفاهیم حقیقت شرعیه نداشته و آنچه که فقها بیان داشته‌اند، به‌عنوان فردی عرفی و درواقع، بیان تعریف موجود در بین مردم است. تقصیر نیز از این موارد به شمار می‌رود.

متفاهم عرفی از واژه تقصیر، تعدی و تفریط است (بجنوردی، ۱۳۷۱، ص ۵۰). تعدی زمانی است که شخص کاری را که ترک آن کار لازم است (مکارم شیرازی، ۱۴۱۶ ق، ص ۲۸۷)، انجام دهد و تفریط ترک عملی است که فعلش لازم است. برخی از حقوق دانان در تعریفی که ارائه داده‌اند، هر فعل یا ترک فعل مغایر با مقررات کشور، عرف یا قرارداد را تقصیر دانسته‌اند (درودیان، ۱۳۸۴، ص ۱۲۰) یا وضعیتی اعتباری دانسته که شخص در اثر ارتکاب عمل بدون مجوز قانونی، عمداً یا در نتیجه بی احتیاطی یافت می‌شود. علاوه بر موارد مذکور، دسته‌بندی‌هایی نیز در این باب در بین حقوق دانان وجود دارد که به نظر می‌رسد بیشتر وارداتی از حقوق رومی-ژرمنی باشد و عبارت است از تقصیر عمدی یا نیرنگ‌آمیز، تقصیر غیر عمدی مشدد که عبارت است از تقصیر سنگین و تقصیر نابخشودنی. در ضمن، تعبیر دیگری در بیان مفهوم تقصیر از طرف حقوق دانان بیان شده است. به عنوان مثال، کار نامشروع قابل انتساب، تجاوز از تعهد یا اجرا نکردن تعهد، تجاوز از رفتار عادی مرتکب، فریب اعتماد مشروع دیگران، تجاوز از رفتاری که لازمه حمایت قانون از دیگران است و تجاوز از متعارف یا هنجار اجتماعی (امامی، ۱۳۷۸، ص ۵۸۷).

به هر کدام از این تعاریف ایراداتی وارد شده است. صرف نظر از تعاریفی که برای تقصیر بیان شده است، برای بیان مفهوم تقصیر ناگزیر از مراجعه به اهداف و کارکردهای نهاد مسئولیت مدنی خواهیم بود؛ هدف عقوبت زیان‌زننده نیست تا به دنبال شرایط جسمی و روحی وی باشیم. فلذا، می‌توان گفت در مسئولیت مدنی ملاک تقصیر نوعی است و نه شخصی (کاتوزیان، ۱۳۷۴، ص ۳۵۰).

طرفداران نظریه تقصیر در راستای پاسخ به این سؤال که مبنای مسئولیت عامل زیان چیست و چرا وی ملزم به جبران خسارات وارده است، سعی کرده‌اند ردای اخلاقی بر قامت مسئولیت مدنی پوشانده و حقوق را هر چه بیش‌تر به اخلاق نزدیک نمایند (احمدی، ۱۳۹۱، ص ۴۴). دلیل مسئولیت عامل زیان این است که او مرتکب تقصیر گردیده و فعل یا ترک فعل عمدی وی سبب ورود خسارت به دیگری شده است و بر اساس قواعد مسلم اخلاقی زیان‌رساننده از روی عمد، مورد مذمت و نکوهش بوده و در برابر زیان‌دیده مسئول است و باید زیان وارده بر او را جبران نماید (پولادی، ۱۳۹۳، ص ۷۸). معیار سنجش تقصیر، در نظریه تقصیر اخلاق است؛ یعنی عامل زیان در صورتی مقصر و مسئول تلقی می‌شود که رفتار وی اخلاقاً قابل سرزنش و نکوهش باشد (شاهدی، ۱۳۹۰، ص ۸۱). به نظر گروه اخلاق‌محور، نسبت دادن مسئولیت به مقصر از داوری‌های عقل است. عقل بشری در مورد شناسایی مسئول حوادث زیان‌بار، اولین عاملی را که مطرح می‌نماید، مقصر است (صفری، ۱۳۹۳، ص ۳۱).

به دلیل دشواری اثبات تقصیر و گاه عدم امکان اثبات تقصیر و پایمال شدن حقوق زیان‌دیده، حقوق دانان دریافته‌اند که نظریه تقصیر پاسخگوی ضرورت‌های موجود در شرایط اجتماعی جدید نیست (عامریان، ۱۳۹۰، ص ۱۲۶). در مسئولیت قراردادی، عدم انجام تعهد تقصیر محسوب می‌شود، مگر اینکه ثابت شود که متعهد مقصر نیست. بر این اساس، حقوق دانان تلاش نمودند که قلمروی این مسئولیت را گسترش دهند و یک وظیفه عمومی برای عامل زیان تعریف نمایند که تخطی از آن را نقض قرارداد و تقصیر تلقی نماید (دارابی، ۱۳۹۱، ص ۵۸). راه‌حل دیگری که برای تعدیل نظریه تقصیر ارائه شد، اماره قانونی تقصیر بود. ارائه‌کنندگان این نظریه می‌گفتند باید در برخی موارد خصوصاً موارد پرخطر، فرض بر تقصیر عامل زیان گذاشته شود تا زیان‌دیده از اثبات تقصیر عامل زیان معاف گردیده و بتواند به راحتی مطالبه خسارت نماید (پاکزاد، ۱۳۹۰، ص ۱۱۶). طرفداران نظریه تقصیر بر آن شدند که برای رهایی از این ایراد، مفهوم تقصیر را بازنگری کرده و اعلام کنند: مراد از تقصیر، تقصیر شخصی نیست بلکه مراد تقصیر نوعی و اجتماعی است؛ بنابراین، برای تحقق تقصیر لازم نیست که عمل شخص قابل مذمت و نکوهش باشد و تقصیر هر شخص به صورت مستقل و با توجه به اوضاع و احوال روحی و پیرامونی وی مورد بررسی قرار گیرد بلکه به صرف

اینکه عملی با رفتار انسان متعارف و محتاط در شرایط مشابه هم‌خوانی نداشته باشد، تقصیر محقق می‌شود (قنادی، ۱۳۹۲، ص ۶۹). با این نظریات، نظریه تقصیر تا حدودی تعدیل گردید و مناسب‌تر به حال زیان‌دیده شد.

۲- ضرر

در قانون مدنی تعریفی از ضرر به میان نیامده است ولی این مورد در قانون آیین دادرسی مدنی تعریف شده است. لفظ ضرر که در مقابل نفع استعمال می‌شود، در لغت به معنای نقصان و زیان است و زیان نیز که ضد سود بوده، به معنی خسارت است؛ بنابراین، ضرر، زیان و خسارت در لغت مترادف یکدیگر استعمال می‌شوند. در قانون آیین دادرسی کیفری، اصطلاح ضرر و زیان توأمان و در معنای لغوی آن استعمال شده ولی در قانون آیین دادرسی مدنی ضرر به معنای از بین رفتن مال یا به واسطه فوت شدن منفعتی که از انجام تعهد حاصل می‌شود، آمده است. در قانون مجازات عمومی سابق و همین‌طور در قانون مجازات اسلامی، لفظ ضرر به‌ندرت به کار گرفته شده و غالباً قانون‌گذار به جای ضرر و زیان، لفظ خسارت را به کار برده است. در عرف قضایی نیز مفهوم ضرر از معنی لغوی آن مایه گرفته و حقوقدانان نیز به هنگام بحث از مسئولیت (اعم از مسئولیت جزایی و مدنی)، اصطلاح ضرر و زیان را مترادف خسارت دانسته و آن را شامل زیان‌های مادی و معنوی می‌شناسند (کاتوزیان، ۱۳۷۸، ص ۹) اما در قوانین مدون کشور ما (اعم از قوانین جزایی و غیره) به‌جز در بند دوم از ماده ۹ قانون آیین دادرسی کیفری، تعریفی از ضرر و زیان دیده نمی‌شود. در این بند نیز قانون‌گذار تنها به ذکر تعریف ضرر و زیان معنوی بسنده کرده است؛ یعنی تنها کسر حیثیت و اعتبار اشخاص یا صدمات روحی به‌عنوان ضرر و زیان معنوی معرفی شده است.

در تعریف ضرر مادی آمده است: «هرگاه آنچه از دست رفته قابل ارزیابی به پول باشد و صدمه به حقوق مالی برسد، ضرر مالی است» (صادقی، ۱۳۹۲، ص ۵۵). ضرر مادی در فعالیت رسانه‌های همگانی به دو گونه محقق می‌شود؛ ۱- نفس عمل ورود ضرر به حقوق مادی و مالی به افراد است، ۲- هنگامی که عمل فرد زیان‌زننده، مقدمه و زمینه‌ساز یا سبب وقوع ضرر باشد (مولایی، ۱۳۹۴، ص ۹۶). در تحقق ضرر می‌بایست فعل یا ترک فعل زیان‌بار محقق گردد؛ بدین معنا که گاهی فعل مستقیم زیان‌زننده همانند درج گزارش غیرواقع یا هجونا‌مه‌ای علیه شخص یا اشخاص خاص موجب ورود ضرر و زیان مستقیمی است و گاهی زیان‌زننده با درج گزارش یا خبری، اتهامی متوجه شخص یا اشخاص می‌کند (فرهادزاده، ۱۳۹۲، ص ۱۰۴) اما خسارت معنوی که می‌توان واردکننده آن را محکوم به جبران نمود، عبارت است از خسارت وارد بر حیثیت یا اعتبار و شخصیت و خسارت وارد بر جسم، روح و آزادی و به تعبیر ماده ۱ قانون مسئولیت مدنی هر حق دیگر (الهی‌منش، ۱۳۹۲، ص ۶۰).

مبحث دوم: مسئولیت مأمور پلیس

۱- نوع اقدام مأمور

در ارتباط با حمل خودرو با جرثقیل، اقدامی که مأمور پلیس انجام می‌دهد، صدور دستور برای انتقال خودرو با جرثقیل به پارکینگ است چراکه مأمور جز صدور این دستور هیچ اقدام مادی دیگری را انجام نمی‌دهد که بتوان بر مبنای آن اقدامات نیز طرح مسئولیت مدنی وی را مورد بررسی قرار داد.

۲- موارد مسئولیت مدنی مأمور در قبال مالک خودرو

در این خصوص، شقوق مختلفی مورد تصور است که باید مورد بررسی قرار گیرد تا با توجه به هر مورد بتوان در خصوص مسئولیت مأمور بحث نمود که در ادامه به آن‌ها می‌پردازیم:

مسئولیت مأمور به صرف دستور حمل

در موارد زیر طبق قانون خودرو توقیف می‌گردد که عبارت‌اند از هرگاه راننده به‌صورت هم‌زمان مرتکب دو تخلف از تخلفات موضوع بندهای (۱)، (۲)، (۳)، (۴)، (۵) و (۱۰) جدول ماده (۷) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی گردد، در صورتی که راننده بدون داشتن گواهینامه مبادرت به رانندگی نماید، موارد تصادفات منجر به جرح و قتل و قتل که در قانون فوق‌الذکر تعیین شده است (ابراهیم‌زاده، ۱۳۹۲، ص ۱۳۲).

این مورد در حالتی است که مأمور با مشاهده تخلفاتی که بر اساس قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی اجازه حمل خودرو به پارکینگ را دارد، دستور حمل خودرو به پارکینگ را می‌دهد که به صرف صدور این دستور قانونی نمی‌توان مأمور را مسئول خسارات وارده به خودرو دانست چرا که در این حالت مأمور صادرکننده دستور حمل، هیچ تقصیری را اعم از تعدی یا تفریط نکرده و دقیقاً مطابق قانون و حیطه اختیارات قانونی خود عمل نموده و از طرف دیگر، هیچ رابطه علی مستقیمی هم بین رفتار او و اعمال خساراتی که بعداً ایجاد می‌گردد، وجود ندارد.

صدور دستور حمل خودرو برخلاف مقررات

تنها موردی که می‌توان مأمور را مسئول مدنی دانست، این است که مأمور مذکور، خودروی فردی را بدون تصریح قانون توقیف نموده و دستور حمل آن را با جرثقیل صادر نماید. مثل اینکه در تبصره دو ماده ۱۳ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی داریم که در کلیه موارد اگر قبل از حمل یا در حین حمل خودرو، مالک آن حاضر شود و تقاضای تحویل خودرو را کند، مأموران مکلف‌اند ضمن صدور قبض جریمه، خودرو را به وی تحویل دهند؛ بنابراین، اگر راننده برسد، مأمور موظف است تنها قبض جریمه را به او بدهد و اجازه حمل ماشین به پارکینگ را ندارد؛ حتی اگر راننده ماشین تا رسیدن ماشین به پارکینگ (نزدیک‌ترین توقفگاه) هم برسد، باز هم مأمور وظیفه دارد ماشین را به راننده تحویل دهد. اگر هم غیر از این عمل کند، بحث تمرد از قانون پیش می‌آید و برای مأمور ضمانت اجرا دارد و محکوم می‌شود. همچنین، در تبصره یک ماده ۱۳ قید شده، در صورتی که در اثر حمل یا نگهداری، خسارتی به خودرو یا محموله آن وارد شود، راهنمایی و رانندگی از خسارت دیده حمایت می‌کند. جبران خسارت مذکور بر عهده حمل‌کننده یا نگه‌دارنده است. در اینجا مأمور تحت عنوان حمل‌کننده در معنای عام آن قرار می‌گیرد. پس در این حالت و سایر موارد غیرقانونی، اگر مأمور دستور حمل خودرو با جرثقیل را بدهد، با توجه به تقصیر مأمور و همچنین ضرری که در نتیجه تقصیر وی به مالک وارد آمده است (رابطه علی)، می‌توان مأمور را مسئول شناخت.

مبحث سوم: مسئولیت حمل‌کننده

۱- حمل‌کننده

حمل‌کننده، فردی است که با جرثقیل خودرو فرد متخلف را از محل تخلف به پارکینگ منتقل می‌نماید (قادری، ۱۳۹۰، ص ۱۲۴). در این مورد، واژه حمل‌کننده را در دو مفهوم می‌توان مورد بررسی قرار داد؛ یک معنای عام آن که گاهی مأمور را هم در بر می‌گیرد و یکی در معنای خاص آن که تنها شامل تعریف فوق می‌گردد و شخصی که خودرو را با جرثقیل حمل می‌کند، شامل می‌شود.

۲- تقصیر حمل‌کننده

در زمان حمل خودرو توسط حمل‌کننده با جرثقیل ممکن است بنا به دلایل متعددی به خودرویی که در حال حمل است، زیان وارد شود که در برخی موارد بر اثر تقصیر فرد حامل است. مثلاً عدم نصب مناسب محل اتصال، استفاده از

سرعت نامناسب برای حمل و غیره که در این موارد واضح و روش است که اگر خساراتی به خودرو در حال حمل وارد آید، به دلیل تقصیر حمل‌کننده و ایجاد رابطه سببیت بین فعل زیان‌بار و ضرر حمل‌کننده مسئولیت مدنی در جبران خسارات وارده را دارد که در این خصوص در تبصره یک ماده ۱۳ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی بیان می‌دارد که:

«... تبصره ۱- در صورتی که در اثر حمل یا نگهداری خسارتی به خودرو یا محموله آن وارد شود، راهنمایی و رانندگی از خسارت‌دیده حمایت می‌کند. جبران خسارت مذکور بر عهده حمل‌کننده یا نگه‌دارنده است».

۳- عدم تقصیر حمل‌کننده

اگر فرد حمل‌کننده خودرو، هیچ تقصیری را مرتکب نشود و تمام احتیاطات لازم را نموده و همچنین، تمامی مقررات را رعایت نماید اما بنا بر دلایلی به خودرو ضرر وارد آید، تکلیف چیست؟ همان‌طور که دیدید، تبصره یک ماده ۱۳ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۹۰ به‌طور مطلق بیان نموده که خسارات وارده در حین حمل بر عهده حامل است که البته در برخی موارد نمی‌توان این مورد را با قواعد حقوقی منطبق نمود. مثلاً فرض کنید که در حین حمل تمام مقررات رعایت شده و حامل هیچ قانون، عرف و غیره‌ای را نقض نکرده باشد اما از قضا یک اتومبیل از راه برسد و به خودروی در حال حمل برخورد کند. در این فرض، مقصر و مسئول جبران خسارات اتومبیلی است که خسارت را وارد نموده و مسئولیت بر حمل‌کننده بار نمی‌گردد.

مبحث چهارم: مسئولیت نگه‌دارنده

۱- نگه‌دارنده

نگه‌دارنده، فردی است که در پارکینگ کار کرده و مسئولیت حفظ و نگهداری از وسایل نقلیه موجود در آن را بر عهده دارد (قادری، ۱۳۹۰، ص ۱۲۹).

۲- مسئولیت مدنی نگه‌دارنده

در این محل، اگر خساراتی به خودروی نگهداری‌شده وارد آید، مطابق تبصره یک ماده ۱۳، نگه‌دارنده مسئول جبران خسارات وارده است. این مورد هم به‌طور مطلق بیان شده اما باز هم ممکن است در این مورد خساراتی وارد آید که از ید قدرت نگه‌دارنده خارج باشد، مثل وقوع سیل، زلزله و غیره که در این موارد با این تبصره انطباق ندارد چراکه قانون مدنی نیز در این مورد در ماده ۲۲۹ چنین مقرر نموده است:

«اگر متعهد به واسطه حادثه‌ای که دفع آن خارج از حیطه اقتدار اوست، نتواند از عهده تعهد خود بر آید، محکوم به تأدیه خسارت نخواهد بود».

پس در این حالت نمی‌توان نگه‌دارنده را مسئول جبران خسارات وارده بر اتومبیل نگهداری‌شده در پارکینگ دانست.

مبحث پنجم: مسئول خسارات وارده به اشیاء درون خودرو

همان‌طور که ممکن است به بدنه و قسمت خارجی خودرو ضرر وارد شود، ممکن است به وسایل موجود در خودرو نیز خساراتی وارد آید که باید دید در این حالت کدام‌یک از مأموران، حمل‌کنندگان و نگه‌دارندگان مسئولیت مدنی در قبال آن دارند؟

۱- منظور از اشیاء درون خودرو

اشیاء درون خودرو به دو دسته تقسیم می‌شوند؛ یکی اشیاء ملحق به خودرو مانند پخش و غیره و دیگری اشیاء مربوط به مالک یا متصرف قانونی آن مانند پول، جواهرات و غیره که فرد در خودرو قرار داده است.

۲- حمایت قانون از اشیاء درون خودرو

از آنجا که در متن تبصره یک ماده ۱۳ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مقرر نموده است که:

«در صورتی که در اثر حمل یا نگهداری خسارتی به خودرو یا محموله آن وارد شود، ...»

ذکر کلمه محموله آن، حاکی از این است که قانون‌گذار اشیاء موجود در خودرو را نیز مورد حمایت قرار داده، چه اشیاء ملحق به خودرو و چه اشیاء مربوط به مالک یا متصرف قانونی خودرو که در صورت ورود ضرر به هر کدام باید جبران گردد.

۳- مسئول جبران ضرر وارده به اشیاء درون خودرو

در این خصوص که چه کسی مسئول جبران خسارات وارده به اشیاء درون خودرو است، باید بگوییم که این مسئولیت مدنی بر حمل‌کننده و نگه‌دارنده حسب مورد با توجه به مطالب بیان‌شده در این مقاله بار می‌گردد و در صورتی که هر کدام شرایط و ارکان مسئولیت مدنی را در بر گیرند، مسئولیت پیدا نموده و باید از عهده جبران خسارات وارده در قبال مالک یا متصرف قانونی خودرویی که با جرثقیل به پارکینگ نیروی انتظامی حمل شده است، برآیند. این خود یک اصل مسلم قانونی است که در ماده ۱۳ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مورد تأکید قرار گرفته است.

مصادق‌هایی از موارد حقوقی مشروح از نظام حقوقی کشورهای خارجی در خصوص مسئولیت مدنی ناشی از حمل خودرو با جرثقیل توسط پلیس راهور به شرح زیر است.

حقوق انگلیس

سیستم حقوقی انگلیس که در بسیاری از جوانب به‌عنوان یکی از پیشگامان حقوق بین‌المللی مدنی شناخته می‌شود، تا حد زیادی به اصول عادلانه‌سازی مسئولیت مدنی پایبند است. در مورد حوادث ناشی از حمل خودروها، این سیستم دارای قوانین و مقررات صریحی است که مسئولیت رانندگان را تعیین می‌کند. در صورتی که پلیس راهور یک جرثقیل را برای جلوگیری از یک حادثه معین استفاده کند و در این فرآیند خودرویی آسیب ببیند، این مسئله بر اساس قوانین مسئولیت مدنی بررسی می‌شود. در انگلیس، مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی معمولاً بر اساس اصول مشخصی مانند ترافیک، ترتیب و اهمیت زندگی‌های انسانی تعیین می‌شود. در صورتی که پلیس راهور در عملیات خود از جرثقیل استفاده کرده و در نتیجه حادثه‌ای رخ دهد، ممکن است مسئولیت این حادثه بر عهده پلیس قرار گیرد زیرا آن‌ها باید از اصول ایمنی و پیشگیری از حوادث پیروی کنند. در ضمن، در صورتی که راننده خودرو در اثر اقدامات پلیس راهور آسیب ببیند، می‌تواند ادعاهایی برای خسارت جبرانی بر اساس قوانین حقوق مدنی ارائه کند. در این موارد، دادگاه‌ها به‌طور دقیق به شرایط هر مورد توجه می‌کنند و تصمیمات خود را بر اساس شواهد و اطلاعات موجود در دسترس اتخاذ می‌کنند. در نهایت، تعیین مسئولیت مدنی در این گونه موارد پیچیده است و بسته به شرایط خاص هر حادثه، اصول حقوقی متفاوتی در نظر گرفته می‌شود. به همین دلیل، در صورت وقوع چنین حوادثی، توصیه می‌شود که افراد به‌عنوان طرف‌های مستقیم یا غیرمستقیم درگیر با مسئولیت‌های مدنی، به‌صورت حقوقی جویای مشورت شوند و از تخصص حقوقی مربوطه بهره ببرند.

حقوق فرانسه

در نظام حقوقی فرانسه، مسئولیت مدنی ناشی از حمل خودرو با جرثقیل توسط پلیس راهور، به‌عنوان یکی از جنبه‌های حقوقی مورد توجه است. در این سیاق، قوانین و مقررات مربوط به مسئولیت مدنی در حمل و نقل عمومی توسط نهادهای اجرایی مختلف تعیین می‌شود. به‌طور کلی، مسئولیت مدنی ناشی از حمل خودرو با جرثقیل توسط پلیس راهور بر عهده دولت و نهادهای دولتی است که فعالیت‌های رسمی را انجام می‌دهند. در این راستا، مقررات مختلفی وجود دارد که به حفظ حقوق و تضمین امنیت عمومی می‌پردازند. برای مثال، در صورتی که حمل خودرو با جرثقیل توسط پلیس راهور در اثر تخلفات مرتکب‌شده یا به‌منظور حفظ نظم و امنیت عمومی صورت گیرد و در این فرایند، خسارتی به اشخاص یا دارایی‌های آنان وارد شود، مسئولیت مدنی ناشی از این اقدام بر عهده دولت است. همچنین، در صورتی که افراد متضرر از این اقدام، ادعایی در مورد خسارت‌های مالی یا جسمی خود داشته باشند، می‌توانند به مراجع قضایی مراجعه کرده و از طریق رویه‌های قانونی موجه، ادعای خود را ثابت نموده و خسارت موردنیاز را از دولت دریافت کنند. درنهایت، در نظام حقوقی فرانسه، اصولی همچون تعادل و عدالت در تعیین مسئولیت مدنی ناشی از حمل خودرو با جرثقیل توسط پلیس راهور مورد تأکید قرار می‌گیرد به‌طوری که حقوق و منافع تمامی افراد به‌دقت مدنظر قرار گیرد و عدالت، مفهوم واقعی خود را در این زمینه حفظ کند.

حقوق آمریکا

در نظام حقوقی آمریکا، مسئولیت مدنی ناشی از حمل خودرو با جرثقیل توسط پلیس راهور، یک مسئله حیاتی است که تحت حمایت قوانین و مقررات دقیق قرار دارد. این مسئله ممکن است به دلیل تخلفات رانندگی، حوادث رانندگی یا اقدامات پلیس برای حفظ نظم و امنیت عمومی ایجاد شود. در اینجا، ما به بررسی مصادیق حقوقی مرتبط با این مسئله در نظام حقوقی آمریکا می‌پردازیم. در قوانین مختلف ایالات متحده، مسئولیت مدنی ناشی از حمل خودرو با جرثقیل توسط پلیس راهور به‌طور کلی به دولت و نهادهای اجرایی اعمال می‌شود. این مسئولیت شامل جبران خسارت‌های مالی و جسمی به اشخاص یا دارایی‌های آنان می‌شود که به علت این حمل و نقل صورت گرفته است. به‌علاوه، افراد متضرر از این اقدامات می‌توانند از طریق رویه‌های قانونی موجود در آمریکا به مراجع قضایی مراجعه کنند و ادعای خود را مطرح کرده و خسارت موردنیاز را از دولت یا نهادهای مربوطه دریافت کنند. در ضمن، در صورتی که پلیس راهور در انجام وظایف خود به شیوه‌ای بی‌احترامی به حقوق شهروندان یا با تخطی از قوانین عمل کند و در این فرآیند، خسارتی به اشخاص یا دارایی‌های آنان وارد شود، ممکن است پلیس و یا دولت مورد پیگیری قضایی قرار گیرند. درنهایت، اصول عدالت و تضمین حقوق شهروندان در مواجهه با اقدامات دولتی و نهادهای اجرایی در نظام حقوقی آمریکا به‌عنوان اصول اساسی مدنظر قرار می‌گیرند تا حقوق و منافع تمامی افراد به‌دقت رعایت شده و عدالت، مفهوم واقعی خود را در این زمینه حفظ کند.

حقوق آلمان

در نظام حقوقی آلمان، مسئولیت مدنی ناشی از حمل خودرو با جرثقیل توسط پلیس راهور، یک مسئله حیاتی است که تحت حفاظت قوانین و مقررات دقیق قرار دارد. در آلمان، نهادهای اجرایی به‌ویژه پلیس راهور، مسئولیتی بر عهده دارند که در صورت لزوم، از جمله با استفاده از جرثقیل، خودروهای راننده‌ها را جابه‌جا یا توقیف کنند. مسئولیت مدنی در صورت وقوع حوادث یا خسارات ناشی از این اقدامات بر عهده دولت و نهادهای اجرایی قرار می‌گیرد. این

مسئولیت شامل جبران خسارت‌های مالی و جسمی به اشخاص یا دارایی‌های آنان می‌شود که به علت این اقدامات پلیس راهور صورت گرفته است.

در صورت وقوع حوادث یا خسارات، افراد متضرر از این اقدامات می‌توانند از طریق رویه‌های قانونی موجود در آلمان به مراجع قضایی مراجعه کنند و ادعای خود را مطرح کرده و از دولت یا نهادهای مربوطه خسارت موردنیاز را دریافت کنند. در ضمن، آلمان برای حفظ حقوق شهروندان در برابر اقدامات دولتی و نهادهای اجرایی، سیستم‌هایی را تدارک دیده است که به افراد امکان مراجعه به دادگاه و اثبات خسارت‌های ناشی از این اقدامات را فراهم می‌کند. درنهایت، اصول عدالت و حفظ حقوق شهروندان در مواجهه با اقدامات دولتی و نهادهای اجرایی در نظام حقوقی آلمان به‌عنوان اصول اساسی مدنظر قرار می‌گیرند تا حقوق و منافع تمامی افراد به‌دقت رعایت شده و عدالت، مفهوم واقعی خود را در این زمینه حفظ کند.

حقوق ترکیه

در نظام حقوقی ترکیه، مسئولیت مدنی ناشی از حمل خودرو با جرثقیل توسط پلیس راهور، یکی از موارد مهمی است که تحت حفاظت قوانین و مقررات دقیق قرار دارد. پلیس راهور در ترکیه مسئول حفظ نظم و امنیت عمومی در جاده‌ها و سایر مکان‌های عمومی بوده و ممکن است برای حمل خودروهایی که موانع برای ترافیک ایجاد می‌کنند یا در مواقع ضروری، از جرثقیل استفاده کند. مسئولیت مدنی ناشی از این اقدامات بر عهده دولت و نهادهای اجرایی قرار دارد. این مسئولیت شامل جبران خسارت‌های مالی و جسمی به اشخاص یا دارایی‌های آنان می‌شود که به علت این حمل‌ونقل صورت گرفته است. در صورت وقوع حوادث یا خسارات، افراد متضرر از این اقدامات می‌توانند از طریق رویه‌های قانونی موجود در ترکیه به مراجع قضایی مراجعه کرده، ادعای خود را مطرح نموده و خسارت موردنیاز را از دولت یا نهادهای مربوطه دریافت کنند. در ترکیه، برای حفظ حقوق شهروندان در برابر اقدامات دولتی و نهادهای اجرایی، سیستم‌هایی مانند دادگاه‌های مختلف و مراجع قضایی وجود دارد که افراد می‌توانند از آن‌ها برای اثبات خسارت‌های ناشی از این اقدامات استفاده کنند. درنهایت، اصول عدالت و حفظ حقوق شهروندان در مواجهه با اقدامات دولتی و نهادهای اجرایی در نظام حقوقی ترکیه به‌عنوان اصول اساسی مدنظر قرار می‌گیرند تا حقوق و منافع تمامی افراد به‌دقت رعایت شده و عدالت، مفهوم واقعی خود را در این زمینه حفظ کند.

نتیجه‌گیری

با توجه به جمیع مطالب بیان‌شده در این مقاله باید به‌عنوان نتیجه گفت که در خصوص مسئولیت مدنی ناشی از حمل خودرو با جرثقیل در قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۹۰ صراحت قانونی وجود دارد که مسئولیت را بر حمل‌کننده و نگهداری‌کننده بار نموده اما با حصول شرایطی مثل توقیف غیرقانونی خودرو توسط مأمور می‌توان از اصول کلی قانون مدنی (چون قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی ۱۳۹۰ قانون خاص بوده و در موارد اجمال یا نقص باید به قانون عام مانند قانون مدنی رجوع نمود) استفاده نمود و مأمور را نیز مسئول جبران برخی خسارات دانست. البته، این مسئولیت بسیار نادر است. مسئولیت ناشی از حمل خودرو، هم شامل خسارات وارده به بدنه اتومبیل و هم شامل اشیاء و ملزومات درونی خودروی توقیف‌شده است؛ بنابراین، بررسی مسئولیت مدنی ناشی از حمل خودرو با جرثقیل توسط پلیس راهور نشان می‌دهد که این اقدامات در نظام‌های حقوقی مختلف از جمله فرانسه، آمریکا، آلمان و ترکیه، مورد توجه و حفاظت قرار دارند. در هر کشور، دولت و نهادهای اجرایی، مسئولیت مدنی این اقدامات را بر عهده دارند و در صورت وقوع حوادث یا خسارات، متضررین می‌توانند ادعاهای خود را از طریق رویه‌های قانونی مربوطه

مطرح کرده و خسارت موردنیاز را دریافت کنند. همچنین، این بررسی نشان می‌دهد که در تمامی نظام‌های حقوقی مورد بررسی، اصول عدالت و حفظ حقوق شهروندان در مواجهه با اقدامات دولتی و نهادهای اجرایی به‌عنوان اصول اساسی مدنظر قرار می‌گیرند. افراد متضرر از این اقدامات می‌توانند از طریق دادگاه‌ها و مراجع قضایی از حقوق و منافع خود دفاع کرده و خسارت موردنیاز را به دست آورند؛ بنابراین، این بررسی نشان می‌دهد که حمل خودرو با جرثقیل توسط پلیس راهور، یکی از مسائلی است که در نظام‌های حقوقی مختلف مورد توجه و حفاظت قرار دارد و حقوق و منافع تمامی افراد در مواجهه با این اقدامات تضمین می‌شود.

منابع

- ابراهیم‌زاده، شهرام. (۱۳۹۰). *تخلفات رانندگی در ایران* (چاپ اول). تهران: انتشارات واژه.
- احمدی، حبیب. (۱۳۹۱). *قواعد حاکم بر مسئولیت مدنی* (چاپ اول). تهران: انتشارات نوید.
- اشرفی، علیرضا. (۱۳۹۰). شرح مختصر قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۸۹ (چاپ اول). تهران: انتشارات جنگل.
- الهی‌منش، محمدرضا. (۱۳۹۲). *حقوق مدنی ۳*. تهران: انتشارات بعثت.
- امامی، حسن. (۱۳۷۸). *حقوق مدنی* (جلد ۱). تهران: کتاب‌فروشی اسلامیه.
- بادینی، حسن. (۱۳۸۴). *فلسفه مسئولیت مدنی*. تهران: شرکت سهامی انتشار.
- بجنوردی، محمدحسن. (۱۳۷۱). *القواعد الفقهیه* (جلد ۱). قم: اسماعیلیان.
- بخارایی، احمد. (۱۳۹۳). *مسئولیت مدنی در ایران*. تهران: انتشارات پیام نور.
- پاکزاد، جهان‌شاه. (۱۳۹۰). *مبانی نظری مسئولیت مدنی*. تهران: نشر شهیدی.
- پولادی، فرزاد. (۱۳۹۳). *مسئولیت مدنی در پرتو نظریه‌ها* (چاپ اول). تهران: انتشارات حافظی.
- دارابی، کمیل. (۱۳۹۱). *قواعد حاکم بر مسئولیت‌های قراردادی و قهری در ایران* (چاپ اول). تهران: انتشارات شهر.
- درودیان، حسنعلی. (۱۳۸۴). *جزوه حقوق مدنی ۴*. تهران: دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران.
- سقاوت، جعفر. (۱۳۹۲). *مسئولیت مدنی قراردادی و قهری* (چاپ اول). تهران: انتشارات صلح.
- سراج، محمدامین. (۱۳۹۰). *مسئولیت مدنی* (چاپ اول). تهران: انتشارات جنگل.
- شاهدی، مسعود. (۱۳۹۰). *حقوق مدنی ۴ (الزامات خارج از قرارداد)* (چاپ اول). تهران: انتشارات صبح امید.
- صادقی، محمدهادی. (۱۳۹۲). *مسئولیت مدنی* (چاپ اول). تهران: نشر میزان.
- صفری، محمدهادی. (۱۳۹۳). *مسئولیت مدنی در ایران* (چاپ اول). تهران: انتشارات آگاه.
- عامریان، سجاد. (۱۳۹۰). *حقوق مدنی ۴* (چاپ دوم). تهران: انتشارات اندیشه.
- عامل، کرامت‌الله. (۱۳۸۸). *مسئولیت در نظام حقوقی ایران* (چاپ اول). تهران: انتشارات مجد.
- فرهادزاده، علی. (۱۳۹۲). *مسئولیت مدنی در نظام حقوقی ایران* (چاپ اول). تهران: انتشارات جنگل.
- قادری، سهراب. (۱۳۹۰). *تخلفات رانندگی از گذشته تاکنون* (چاپ اول). تهران: انتشارات سهیل.
- قانون آئین دادرسی کیفری
- قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی
- قانون مدنی
- قنادی، محمدرضا. (۱۳۹۲). *مختصری بر مسئولیت‌ها در مقررات حقوقی ایران* (چاپ اول). تهران: انتشارات جنگل.
- کاتوزیان، ناصر. (۱۳۷۴). *الزامات خارج از قراردادها* (جلد ۱). تهران: دانشگاه تهران.
- کاتوزیان، ناصر. (۱۳۷۸). *الزام‌های خارج از قرارداد* (جلد ۲، مسئولیت مدنی). تهران: انتشارات دانشگاه تهران.
- مکارم‌شیرازی، ناصر. (۱۴۱۶ ق). *القواعد الفقهیه*. قم: مدرسه امام علی ابن ابی‌طالب.
- مولایی، بهادر. (۱۳۹۴). *حقوق مدنی (الزامات خارج از قرارداد)* (چاپ اول). تهران: انتشارات طه.

مؤمن زاده، شهرام. (۱۳۹۰). تخلفات راهنمایی و رانندگی بر اساس قانون سال ۱۳۸۹ (چاپ اول). تهران: نشر رفاه.

استناد به این مقاله: پرحاذه، فیض‌اله. (۱۴۰۳). بررسی مسئولیت مدنی ناشی از حمل خودرو با جرثقیل توسط پلیس راهور. فصلنامه تحقیقات نوین میان‌رشته‌ای حقوق، ۴(۱)، ۳۹-۵۱.



Modern Interdisciplinary Research in Law is licensed under a Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License.