

واکاوی ضابطه مسئولیت مدنی در توقیف وسایل نقلیه

محمد رضا عابدینی راد*

علی روحانی تبار**

نوع مقاله: علمی - پژوهشی

چکیده

توقیف وسیله نقلیه اقدامی است که موجب سلب یا محدود کردن استیلا و تصرف آن می‌شود و معمولاً با سلطه توقیف‌کننده همراه است. این عمل به‌طور مجاز از طریق توقیف قضایی (اجرایی، تأمینی) و توقیف به حکم مستقیم قانون انجام می‌شود. چگونگی تعیین مسئولیت مدنی عوامل مختلفی که در روند توقیف دخیل هستند، مسئله محوری این پژوهش است. هدف این تحقیق، بررسی مسئولیت مدنی ورود خسارت در طی توقیف وسایل نقلیه است و این کار از طریق تجزیه و تحلیل انتساب ضرر به هر یک از عوامل دخیل در روند توقیف در وضعیت‌های بیان‌شده انجام می‌گیرد. در این پژوهش، ابزار گردآوری اطلاعات به‌صورت فیش‌برداری و روش تحقیق به‌صورت توصیفی-تحلیلی است. یافته‌های این پژوهش نشان می‌دهد که اگر توقیف غیرمجاز باشد، نفس توقیف و خسارات بعدی ناشی از آن مسئولیت‌زا است و اگر توقیف مجاز باشد، خسارات بعد از توقیف برای عوامل دخیل در روند توقیف مسئولیت‌آور است. نتیجه این پژوهش عبارت است از اینکه ضابطه تعیین مسئولیت خواهان آرای توقیف بر مبنای تقصیر یا سوءنیت، ضابطه تعیین مسئولیت مقام قضایی بر اساس عمد، سوءنیت و عدم رعایت احتیاطات متعارف حرفه‌ای در صدور رأی، ضابطه تعیین مسئولیت عوامل اجرایی بر اساس اشتباه موضوعی در توقیف قضایی و اشتباه حکمی یا موضوعی در توقیف قانونی، همچنین هرگونه تعدی و تفریط پس از توقیف و مسئولیت مدنی دولت بر مبنای تقصیر سبک و اشتباه حرفه‌ای قابل درک قاضی در فرآیند توقیف وسیله نقلیه می‌باشد.

واژگان کلیدی

توقیف وسیله نقلیه، مسئولیت مدنی، توقیف غیر مجاز، توقیف قضایی.

* دانشجوی دکتری تخصصی حقوق خصوصی، دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دانشگاه آزاد اسلامی واحد تهران مرکز، تهران، ایران (نویسنده مسئول).

mr.abedini.r@gmail.com

** استادیار، گروه حقوق، دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دانشگاه آزاد اسلامی واحد تهران جنوب، تهران، ایران.
a_rohanitabar@azad.ac.ir

مقدمه

در دوران اخیر، با ورود گسترده وسایل نقلیه به زندگی اجتماعی و پیامدهای مرتبط با آن، مسائل حقوقی این وسایل در دو حوزه روابط قراردادی و خارج از قرارداد قابل بررسی است. در حوزه روابط قراردادی، ممکن است قراردادهایی موجب ایجاد حق نسبت به وسایل نقلیه شوند؛ در صورتی که متعهد به تعهدات قراردادی خود عمل نکند، یکی از راهکارهای اجرایی، توقیف وسیله نقلیه به عنوان متعلق تعهد یا به عنوان جایگزین تعهدی دیگر یا تضمین حق خواهد بود. در حوزه روابط حقوقی خارج از قرارداد، توقیف وسیله نقلیه ممکن است به دو دلیل صورت گیرد: نخست، جبران خسارت‌های ناشی از وقایع حقوقی و دوم، اقامه حقوق عامه و حفظ نظم عمومی. به عبارت دیگر، توقیف وسایل نقلیه به دو صورت تحقق می‌یابد:

(۱) توقیف به موجب رأی قضائی که در مقام احقاق حق یا تضمین آن با اجرای آرا (حکم و قرار) صادره از سوی محاکم انجام می‌شود.

(۲) توقیف به حکم مستقیم قانون که با هدف حفظ نظم عمومی و اجرای مقررات، مانند مقررات راهنمایی و رانندگی، توسط نهادهای اجرائی اعمال می‌شود.

هریک از این دو نوع توقیف، الزامات و پیامدهای حقوقی خاص خود را دارد و مستلزم رعایت اصول و قواعدی است که از یک سو حقوق دارنده وسیله نقلیه را تضمین کند و از سوی دیگر، حقوق توقیف‌کننده و مصالح عمومی را تأمین نماید. در هر دو نوع توقیف، ممکن است خساراتی متوجه مالک وسیله نقلیه شود؛ از این رو، مسئولیت مدنی نهادهای مجری در قبال حفظ، نگهداری و استرداد صحیح وسایل توقیفی از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است. این مقاله به واکاوی ابعاد حقوقی و مسئولیت مدنی ناشی از توقیف وسایل نقلیه، تفاوت‌های میان توقیف قضائی و توقیف قانونی، و تعهدات نهادها و اشخاص مسئول در جبران خسارات احتمالی می‌پردازد و هدف محوری آن تعیین مسئولیت مدنی عوامل دخیل در روند توقیف وسایل نقلیه است. در این پژوهش، ابزار گردآوری اطلاعات به صورت فیش‌برداری و روش تحقیق به صورت توصیفی-تحلیلی است. پژوهش‌هایی که در ارتباط با موضوع مورد بحث انجام شده، عبارت‌اند از: مقاله مسئولیت مدنی پلیس (عباسلو، ۱۳۸۶)، مقاله مسئولیت مدنی ضابطان دادگستری (عباسلو، ۱۳۸۸)، مقاله مسئولیت مدنی قاضی در جریان توقیف اموال (مالکی و بذریاج، ۱۳۹۴) و مقاله مسئولیت مدنی در جریان توقیف اموال (خرمی، ۱۳۹۸). با توجه به مواردی که به عنوان پیشینه پژوهش ارائه گردید و موارد مزبور عمدتاً به موضوع مسئولیت مدنی در توقیف اموال یا صرفاً مسئولیت بعضی اشخاص دخیل در روند توقیف در برخی وضعیت‌ها پرداخته‌اند، وجه تمایز و نوآوری این پژوهش بررسی تخصصی مسئولیت مدنی در یکی از مصادیق توقیف اموال منقول، یعنی وسیله نقلیه، است که به

عبارت دیگر خاص‌تر از توقیف اموال به معنی عام است. از سوی دیگر، این پژوهش در تحلیل مسئولیت عمده افراد دخیل در روند توقیف و همین‌طور بیان موجبات توقیف، جامع‌تر به موضوع پرداخته است. از وجه دیگر، از آنجا که مسئله توقیف وسیله نقلیه از بعد اجتماعی بسیار مبتلا به است، ضرورت این تحقیق خود را بیشتر نمایان می‌کند.

در این پژوهش، در راستای کاربردی بودن آن، تلاش شده است تا هر چه بیشتر در ابتدا مصادیق گوناگون توقیف وسیله نقلیه که به موجب قوانین امکان وقوع دارد، بیان شود و سپس به هر فعل و ترک فعلی که منجر به مسئولیت مدنی در انواع مصادیق توقیف وسایل نقلیه می‌گردد، به صورت دسته‌بندی شده پرداخته شود. از سوی دیگر، در راستای اغنای علمی این تحقیق، حتی‌المقدور تحلیل‌ها و نظرات با استناد به مواد قانونی و نظریات دکترین حقوقی بیان شده است.

۱. بیان مسئله

توقیف وسایل نقلیه، اعم از قضائی یا قانونی، به‌عنوان یکی از اقدامات تأمینی و اجرائی، همواره با چالش‌های حقوقی در تعیین مسئولیت مدنی همراه بوده است. در توقیف قضائی، مقام قضائی ممکن است با استناد به درخواست مدعی، خودرو را به‌عنوان تضمین اجرای تعهدات یا اجرای احکام قطعی توقیف نماید. با این حال، در مواردی که دلایل ارائه‌شده توسط مدعی نادرست، خلاف واقع یا توأم با سوءنیت باشد، یا قاضی در صدور رأی مراقبت‌های قانونی را رعایت نکرده و رأی خلاف حق صادر کند، این پرسش مطرح می‌شود که مسئولیت جبران ضرر ناشی از توقیف ناروا بر عهده کیست؟ آیا قاضی به‌دلیل تقصیر در صدور رأی، خواهان به‌عنوان منشأ صدور رأی توقیف ناروا و دولت به‌دلیل اعمال کارکنان خود در روند توقیف مسئول شناخته می‌شود؟ از سوی دیگر، پس از صدور حکم توقیف، عوامل اجرائی موظف به اجرای آن هستند و اگرچه اقدامات آنان در زمان اجرا به‌دلیل رأی قضائی مشروع تلقی می‌شود، اما در صورت نقض رأی دادگاه، این ابهام وجود دارد که آیا توقیف انجام‌شده در زمره توقیف مجاز قرار می‌گیرد یا غیرمجاز؟ همچنین، با توجه به قاعده غصب در حقوق ایران، آیا می‌توان استیلا بر مال غیر توسط عوامل اجرائی را که با استناد به حکم معتبر (که بعدها نقض شده) اقدام کرده‌اند، مصداق غصب دانست؟

در توقیف قانونی (مانند توقیف خودرو به‌دلیل تخلفات رانندگی)، اگر اقدامات اجرائی به حقوق مالک یا متصرف قانونی خدشه وارد کند یا در دوران توقیف، خودرو دچار آسیب، سرقت یا افت ارزش شود، تعیین مسئولیت جبران آن و شناسایی نهاد یا فرد مسئول از مسائل قابل بحث است.

۲. مفهوم‌شناسی

۲-۱. مفهوم مسئولیت مدنی

مسئولیت مدنی در نتیجه نقض وظایف و تکالیف نسبت به حقوق افراد و جامعه ایجاد می‌شود (Prosser & Keeton, 1984: 5). به عبارت دیگر، چنانچه از ناحیه دیگری ضرر یا خسارتی بر شخصی وارد شود، جبران آن بر عهده عامل زیان است (یزدانیان، ۱۴۰۰: ۶۰). مسئولیت مدنی در دو حوزه مسئولیت ناشی از قرارداد و مسئولیت خارج از قرارداد یا ضمان قهری بررسی می‌شود که در این پژوهش، حوزه دوم مدنظر است (تقی‌زاده و هاشمی، ۱۴۰۱: ۵). مسئولیت مدنی سه رکن اصلی دارد که عبارت‌اند از: ۱- فعل زیانبار، ۲- ورود ضرر، ۳- رابطه سببیت (باریکلو، ۱۳۹۹: ۶۸). فعل زیانبار عبارت است از فعل و ترک فعل، یا به عبارتی فعل مثبت (فعل) و فعل سلبی (ترک فعل) که موجب ورود زیان می‌شود؛ فعل زیانبار در موضوع این پژوهش عبارت است از توقیف ناروا. واژه ضرر یا زیان یا خسارت در مقابل نفع (سود یا منفعت) به کار می‌رود (قاسم‌زاده، ۱۳۹۵: ۱۰۰). ضرر ممکن است مادی باشد (مانند تلف مال) و یا معنوی (مانند آسیب روانی). از نظر شرایط، ضرر باید مسلم، قابل پیش‌بینی و مستقیم باشد. ضرر در موضوع این پژوهش عبارت است از هرگونه زیان بر عین و منفعت وسیله نقلیه توقیف شده. احراز رابطه سببیت بدین معناست که بتوان احراز نمود که میان فعل زیانبار یا تقصیر و ضرر واردشده، آیا رابطه‌ای وجود دارد که بتوان ضرر وارده را نتیجه آن عمل زیانبار دانست یا نه (کاتوزیان، ۱۳۹۰: ۹۱). احراز رابطه سببیت در موضوع مورد بحث عمدتاً بر مبنای تقصیر است. سه نظریه برجسته در حوزه مسئولیت مدنی عبارت‌اند از: نظریات تقصیر، خطر و تضمین حق که در مصادیق این پژوهش، بیشتر با نظریه تقصیر و تضمین حق مواجه هستیم.

۲-۲. مفهوم توقیف

برداشت حقوقی از مفهوم توقیف تأثیر مستقیمی بر آثار حقوقی آن دارد، به‌ویژه زمانی که قانون‌گذار تعریف دقیق و جامعی از این واژه ارائه نکرده باشد.^۱ اگر این اصطلاح بدون تبیین حقوقی بررسی شود یا صرفاً بر معنای لغوی آن تکیه گردد، ممکن است ابهاماتی ایجاد شود و معانی مختلفی به ذهن متبادر گردد و به تبع آن آثار حقوقی مختلفی بر جای گذارد. به‌عنوان مثال،

۱. در بند ب ماده ۱ دستورالعمل ساماندهی فرآیند، توقیف، انتقال، نگهداری و ترخیص وسایل نقلیه مصوب رئیس قوه قضائیه، در تعریف توقیف وسیله نقلیه آمده است: «عبارت است از جلوگیری از تردد وسیله نقلیه و انتقال آن به توقف‌گاه یا متوقف نمودن آن با چرخ یا ابزار الکترونیکی». در رابطه با تعریف بیان‌شده در دستورالعمل مزبور، اولاً نمی‌توان آن را در جایگاه یک تعریف قانونی قرار داد و ثانیاً این تعریف جامعیت مدنظر را ندارد.

مصادره اموال از جمله مواردی است که از نظر مفهومی اشتراکاتی با توقیف دارد؛ با این حال، تفاوت این دو در این است که «توقیف به معنی خاص عبارت از ضبط مال است و در این صورت، توقیف منجر به سلب مالکیت نمی‌شود؛ اما مصادره و توقیف مال به‌عنوان مجازات است و منجر به سلب مالکیت می‌گردد.» (عباسلو، ۱۳۹۴: ۱۳۱)؛ آنچه اشاره شد برخی از معانی است که ممکن است نسبت به واژه توقیف به ذهن متبادر گردد؛ این تفاوت‌ها نشان‌دهنده تنوع معانی^۱ واژه توقیف در وضعیت‌های مختلف است. از نظر لغوی، توقیف به معنای «نگه داشتن، ضبط کردن، بازداشت و بازداشتن» است.^۲ در مفهوم حقوقی نیز هرچند قانون‌گذار تعریف دقیقی از این اصطلاح ارائه نکرده، اما از مفاد مواد قانونی چنین برمی‌آید که توقیف، اقدامی است که موجب سلب یا محدودیت تصرفات و انتفاعات متصرف یا مالک می‌شود (Garner, 2019: 1567). این اقدام می‌تواند از چند دقیقه تا چند روز به طول انجامد و معمولاً با نوعی استیلا از سوی توقیف‌کننده همراه است. به‌عنوان یک تعریف پیشنهادی، توقیف وسیله نقلیه به معنای جلوگیری از حرکت و استفاده از وسیله نقلیه به دلیل وقوع یک تخلف قانونی یا به دستور مقام قضائی است که سالب یا محدودکننده تصرفات مالک یا متصرف فعلی آن است و این وضعیت حتی ممکن است در حد چند دقیقه هم امکان وقوع داشته باشد.

۲-۳. مفهوم قانونی وسیله نقلیه

همان‌طور که از اسم آن پیداست، وسیله یا ابزاری که موجب نقل و انتقال می‌گردد، وسیله نقلیه نامیده می‌شود؛ اما دانستن مفهوم قانونی آن، یعنی اینکه قانون چه مفهومی برای وسیله نقلیه در نظر دارد، جهت بار شدن آثار حقوقی نسبت به آن اهمیت دارد. در حقوق آلمان، وسیله نقلیه به‌عنوان هر وسیله مکانیکی تعریف شده است که به منظور حمل و نقل در جاده‌ها طراحی شده باشد؛ حتی وسایل نقلیه بدون موتور مانند دوچرخه در برخی موارد مشمول این مقررات می‌شوند (König, 2020: 231). جامع‌ترین تعریفی که از مصوبات قانونی برای مفهوم وسیله نقلیه به دست می‌آید، تعریف آئین‌نامه راهنمایی و رانندگی است که ماده ۹۹ آن در رابطه با تعریف وسیله نقلیه بیان می‌دارد: «وسایل موتوری و غیر موتوری و موتورسیکلت که برای جابجایی انسان و کالا در راه به کار می‌رود.»

۲-۴. مفهوم موجبات قانونی توقیف وسایل نقلیه

ممکن است رأی دادگاه مبنی بر توقیف وسیله نقلیه در نتیجه دادخواست خواهان به دلایل

۱. در ماده ۸ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی، مفهومی دیگر از توقیف بیان شده است: «هرگاه ظرف مهلت چهار ماه از تاریخ ابلاغ قبض جرمه، متخلف جرمه مربوطه را پرداخت ننماید، پلاک وسیله نقلیه توقیف خواهد شد.»

مختلف، از جمله دین یا حقوقی که از سوی خواهان به عهده خواننده (که مالک وسیله نقلیه می‌باشد)، صادر گردد. به‌طور مثال، می‌توان در این رابطه به دادخواست زوجه جهت اخذ مهریه از زوج یا دادخواست طلبکار جهت مطالبه دین از بدهکار اشاره نمود که نهایتاً می‌تواند منجر به توقیف وسیله نقلیه به‌عنوان یکی از راه‌های پرداخت دین گردد. به عبارت دیگر، مقام صالح قضائی به موجب دادخواست مدعی نسبت به دینی، اقدام به صدور رأی جهت توقیف وسیله نقلیه به منظور جبران دین می‌نماید.^۱ این شیوه توقیف عبارت است از توقیف به‌منظور اجرای احکام یا توقیف اجرائی.

توقیف تأمینی که شیوه‌ای دیگر از توقیف است، به معنای بازداشت موقت مال به‌عنوان یک اقدام پیشگیرانه برای جلوگیری از تضییع حق یا تضمین اجرای یک حکم احتمالی است. این نوع توقیف معمولاً در دعاوی مالی، اختلافات حقوقی و اجرای احکام قضائی کاربرد دارد (کریمی، ۱۳۸۶: ۳۲۴).^۲

توقیف وسایل نقلیه به‌عنوان آلات و ادوات ارتکاب جرم و توقیف به‌دلیل تخلفات رانندگی از دیگر موارد موجبات قانونی در توقیف به حکم مستقیم قانون می‌باشد که ماده ۱۴۷ قانون آیین دادرسی کیفری و موارد مصرح در قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مبین آن است.^۳

۳. تحلیل مسئولیت عوامل مؤثر در روند توقیف به موجب رأی قضائی

به‌عنوان مثال، ممکن است شخص «الف» با استناد به مدارک ضمیمه‌شده به دادخواست، ادعا کند که خودرویی را از شخص «ب» خریداری کرده یا تحت شمول یکی از عقود دیگر، از جمله صلح، معاوضه یا غیره، مالک فعلی آن محسوب می‌شود. در این شرایط، دادگاه پس از بررسی مستندات و ادله ارائه‌شده، در صورتی که مدعی را ذی‌حق تشخیص دهد، به‌منظور احقاق حقوق وی، حکم به توقیف وسیله نقلیه از ید مدعی علیه (طرف مقابل مدعی) صادر می‌کند. علاوه بر این، ممکن است توقیف وسیله نقلیه ناشی از دادخواست مطالبه ضرر و زیان باشد؛ در چنین مواردی،

۱. با استناد به ماده ۴۹ قانون اجرای احکام مدنی و ماده ۲ نحوه اجرای محکومیت‌های مالی

۲. با استناد به ماده ۱۰۸ قانون آیین دادرسی مدنی، تبصره ۱ ماده ۳۵ قانون اجرای احکام مدنی

۳. در ماده ۲۱۴ قانون مجازات اسلامی و ماده ۲۰ قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز نیز به توقیف وسایل نقلیه در ضمن کشف جرایم اشاره گردیده است.

۴. با استتاجی از مواد قانونی ۷۲۰ قانون مجازات اسلامی-۱۴۷ قانون آیین دادرسی کیفری و ماده ۲ آیین نامه راهنمایی و رانندگی دستکاری یا مخدوش کردن پلاک وسیله نقلیه و استفاده از پلاک تقلبی می‌تواند منجر به توقیف وسیله نقلیه‌ای شود که وسیله ارتکاب این جرم (دستکاری و تخدیش پلاک) بوده است.

اگر دادگاه تشخیص دهد که مدعی علیه توانایی پرداخت ضرر و زیان را ندارد یا سایر اموال وی برای جبران خسارت کافی نیست، به درخواست مدعی، حکم به توقیف وسیله نقلیه وی به عنوان تأمین خسارت صادر می‌کند. همچنین ممکن است به دنبال شکایتی کیفری، موجبات توقیف وسیله نقلیه شخص دیگری فراهم شود که این امر می‌تواند در فروض مختلف، از جمله مطالبه‌ی ضرر و زیان در ضمن شکایت کیفری رخ دهد و در نهایت، رأی دادگاه منجر به توقیف خودرو گردد. در وجه دیگر، توقیف وسیله نقلیه ممکن است به منظور جلوگیری از تضییع خواسته یا تضمین حقوق مدعی صورت گیرد که این امر در قالب قرار تأمین خواسته و دستور موقت و مواردی در قانون اجرای احکام مدنی صورت می‌پذیرد.

۳-۱. مسئولیت مدعی (خواهان یا شاکی) در توقیف به موجب رأی قضایی

همان‌طور که مشخص است، رأی دادگاه بر مبنای دادخواست یا شکوائیه و مستندات پیوست به آن و اظهارات و درخواست مدعی صادر گردیده است. در صورتی که اظهارات، دلایل و مستندات مدعی فاقد اعتبار باشد، مانند اینکه رأی ناشی از سند، شهادت یا سایر دلایلی باشد که به هر وجهی این ادله فاقد اعتبار است، رأی صادر شده بر مبنای آن خلاف حق بوده و چنانچه این رأی به موجب یکی از طرق اعتراضی بعدی نقض شود، در مدتی که وسیله نقلیه توقیف بوده، مسئولیت هر نوع تلف و خسارت و تفویض منفعت بر عهده هر عاملی^۱ است که توقیف ناروا را می‌توان منتسب به وی نمود. به عبارت دیگر، پس از توقیف ناروا، بایستی رابطه سببیت را بین ضرر و عامل اصلی که سبب توقیف ناروا گردیده، برای بار نمودن مسئولیت مدنی بر وی احراز نمود (خرمی، ۱۳۹۸: ۱۴).

در امر مطروح، اگر فرض را بر این بگذاریم که قاضی در صدور رأی، عمد و تقصیر سنگینی^۲ مرتکب نشده و همچنین مأمور اجرا نیز کلیه مراقبت‌های لازم قانونی را در نظر داشته و مرتکب قصوری نگردیده است و همچنین مدعی نیز با ادله خلاف واقع اما بدون سوءنیت، سبب توقیف گردیده است، در اینجا هیچ‌یک از عوامل گفته شده مسئول قلمداد نمی‌شوند. البته در اینکه عقلاً ضرر وارد آمده بایستی جبران شود، شکی نیست (محقق داماد، ۱۳۸۳: ۱۵۱). اما چنانچه تقصیر خواهان در دادخواست (دلایل، مدارک و اظهارات) و به‌طور کلی در طرح دعوا عرفاً به اندازه‌ای باشد که به‌عنوان سبب قوی‌تر شناخته شود، مسئولیت جبران خسارت بر عهده وی می‌باشد. مانند

۱. اعم از ذی‌نفع (شاکی، خواهان)، شهود، صادر کننده اسناد و...

۲. تقصیر سنگین تقصیری است که مظهر عدم مهارت یا غفلت شدید در حدی شگفت است. نه قصد اضرار هست و نه خیانت (سو نیت) ولی آن چنان بی‌مبالاتی وجود دارد که گویی کار عمداً انجام گرفته است و تقصیر بسیار سنگین همان تقصیر عمدی است.

موردی که مدعی با علم به عدم ذی حق بودن و واهی بودن دعوا اقدام به اقامه دعوی نماید که در این صورت، خوانده می تواند خسارات خود را از وی مطالبه کند.^۱ مثالی دیگر از تقصیر خواهان، ارائه سند معجول به نحو عالمانه است؛ مثلاً شخصی برای توقیف وسیله نقلیه ای به سند مالکیت معجول استناد نماید که در این مورد، قانون مسئولیت جبران خسارات توقیف در نتیجه سند معجول را بر عهده ارائه دهنده آن قرار داده است.^۲ شهادت دروغ نیز یکی دیگر از مواردی است که سبب ایجاد مسئولیت مدنی برای شاهد می شود و چنانچه مدعی رأی با شاهد تبانی نموده باشد، به دلیل وجود عمد، بنابر ماده ۱ قانون مسئولیت مدنی، هر دو مسئولیت جبران خسارت را دارند (امامی، ۱۴۰۳: ۳۹۹). پس به طور کلی، اگرچه دادخواهی حق فرد است، ولی سوءاستفاده از آن ناپستی سبب ورود خسارت به دیگران گردد (زنجانی، ۱۳۸۷: ۱۶۰). به عبارت دیگر، سوءاستفاده در اجرای حق تقصیر تلقی شده و موجب مسئولیت است (مدنی، ۱۳۸۳: ۱۰۳).

در رابطه با رأیی که به موجب شکایت کیفری سبب توقیف وسیله نقلیه می گردد و بعداً دلیل اثبات کننده جرم باطل شود، چنانچه ایراد خسارت مستند به شاکی، شاهد یا اداکننده سوگند باشد، مسئولیت مدنی متوجه ایشان است.^۳ به عنوان یک ضابطه کلی در مسئولیت مدنی مدعی (خواهان یا شاکی) در توقیف به موجب رأی قضائی، نمی توان وی را جز در موارد سوءنیت یا تقصیر در اقامه دعوی واهی مسئول جبران خسارت دانست (بهرامی، ۱۴۰۱: ۶۲). بنابراین، در صورت عدم تقصیر و سوءنیت مدعی، صرف دادخواست وی بر مبنای اصل ۳۴ قانون اساسی که دادخواهی از حقوق اشخاص محسوب می گردد^۴، دلیلی بر تقصیر مدعی و فریب از ناحیه وی نمی باشد و در صورت رأی خلاف حق، مسئولیتی برای وی جز در صورت تقصیر و سوءنیت متصور نیست.

۳-۲. مسئولیت مقام قضایی در توقیف به موجب رأی قضایی

ضابطه مسئولیت مدنی قضایی عبارت است از اینکه زیان های ناشی از تقصیر عمدی و در حکم عمد (تقصیر سنگین) در صدور رأی خلاف حق را خود قاضی و زیان های ناشی از تقصیر

۱. ماده ۵۱۵ قانون آیین دادرسی مدنی: خوانده نیز می تواند خسارتی را که عمداً از طرف خواهان با علم به غیر محقق بودن در دادرسی به او وارد شده از خواهان مطالبه نماید.

۲. ماده ۵۳۶ قانون مجازات اسلامی: هر کس در اسناد یا نوشته های غیررسمی جعل یا تزویر کند یا با علم به جعل و تزویر آنها را مورد استفاده قرار دهد علاوه بر جبران خسارت وارده...

۳. ماده ۱۶۳ قانون مجازات اسلامی: اگر پس از اجرای حکم، دلیل اثبات کننده جرم باطل گردد و متهم دچار خسارت مالی شده باشد، کسانی که ایراد آسیب یا خسارت مذکور مستند به آنان است، به جبران خسارت مالی محکوم می شوند.

۴. دادخواهی حق مسلم هر فرد است.

غیر عمدی سبک (اشتباه) را دولت جبران می نماید (قاسم زاده، ۱۳۹۵: ۵۲). با توجه به اینکه در دادرسی و رسیدگی های قضائی مداخله وجود دارد، ممکن است اشتباهاتی به وجود آید، اما چنین اشتباهاتی را نمی توان تقصیر دانست. همچنین، برداشت قضائی از قوانین و مقررات توسط قاضی که منجر به نقض حکم او در مراجع بالاتر می گردد، نمی تواند موجب مسئولیت نامبرده شود (عباسلو، ۱۳۹۴: ۱۴۳).

چنانچه قاضی وظایف خود را به درستی انجام داده باشد و کلیه اصول و مراقبت های مربوط به حرفه قضاوت را در نظر گرفته باشد، به نحوی که هر قاضی دیگری در شرایط متعارف مرتکب این اشتباه می گردد، در اینجا مقصر شناخته نمی شود و تقصیر وی از نوع تقصیر سبک و بسیار سبک است که مسئولیت جبران آن، بر مبنای تصریح قانون گذار که بدان اشاره گردید، بر عهده دولت است (صفایی، رحیمی، ۱۳۹۷: ۳۵۷). در موضوع مورد بحث، یعنی توقیف وسیله نقلیه، می توان گفت اشتباه قاضی به طور مصادافی نیز در تعیین تقصیر وی مؤثر است. به عنوان مثال، در موضوع توقیف وسیله نقلیه، در صورتی که رأی قاضی بر مبنای سند رسمی مجعول باشد، اگرچه ارائه دهنده آن مسئول دانسته شده، ولی در صورت ادعای جعلیت سند از سوی خواننده و با توجه به اینکه امکان احراز صحت اسناد رسمی از طریق استعلامات وجود دارد، در صورت کوتاهی قاضی، این قصور نمی تواند از نوع تقصیر سبک باشد و مسئولیت مدنی در آن متصور است. چنانچه قاضی احتیاطات لازم را به عمل نیاورده باشد، مثل اینکه علی رغم ادعای جعلیت از سوی خواننده، با بی توجهی به آن و یا با ناآگاهی از اصول دادرسی و قضا و ضعف دانش قضائی اقدام به صدور رأی نماید، مسئول است و طبق اصل ۱۷۱ قانون اساسی، جبران خسارت بر عهده قاضی می باشد؛ در مورد گفته شده، قانون تشخیص قصور قاضی را بر عهده دادگاه انتظامی قضات قرار داده است (کاتوزیان، ۱۳۸۶: ۱۸۳).^۱

مسئولیت مدنی قاضی در توقیف وسایل نقلیه به دلیل ترک فعل نیز مصداق دارد که یکی از مثال های مهم آن استرداد اشیاء توقیف شده به موجب ماده ۱۴۸ قانون آیین دادرسی کیفری می باشد. طبق این ماده، مقام قضائی بایستی در ضمن قرار منع، موقوفی یا ترک تعقیب یا حکم دادگاه نسبت به آنها تعیین تکلیف کند. در این صورت، چنانچه مال توقیف شده وسیله نقلیه باشد، مقام قضائی نسبت به مدت مازادی که در نتیجه تعلل و قصور وی وسیله نقلیه در توقیف باشد، مسئولیت دارد (مدنی، ۱۳۸۳: ۲۳۲).

۱. رأی وحدت رویه شماره ۷۹۱ عمومی دیوان عالی کشور: رسیدگی به دعوی جبران خسارت ناشی از تقصیر یا اشتباه قاضی موضوع اصل یکصد و هفتاد و یکم قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران در دادگاه عمومی حقوقی تهران منوط به احراز تقصیر یا اشتباه قاضی در دادگاه عالی انتظامی قضات است.

ضابطه کلی در مسئولیت مقام قضائی در فرض مذکور، وجود تقصیر عمدی، سوءنیت قاضی و خطاهای حرفه‌ای غیرمتعارف می‌باشد. در موارد سوءنیت و تقصیر سنگین مدعی نیز، به‌نحو اطلاق نمی‌توان قاضی را فاقد مسئولیت دانست؛ چراکه به هر ترتیب، قاضی مسئول ارزیابی ادله است و اصل بر این است که او با ارزیابی ادله و اوضاع و احوال موضوع، اقدام به صدور رأی می‌نماید، مگر اینکه هر قاضی دیگری در شرایط متعارف نمی‌توانست به عمد و سوءنیت و ادله خلاف واقع مدعی پی ببرد. به عبارت دیگر، حتی اگر مدعی سوءنیت داشته باشد، چنانچه قاضی امکان احراز آن را داشته باشد، می‌تواند از رأی خلاف حق جلوگیری کرده و مانع ورود ضرر در نتیجه توقیف وسیله نقلیه به دارنده آن گردد. پس در صورت اهمال وی در این امر، مسئولیت برای وی نیز مفروض است.

۳-۳. تأثیر عملکرد طرف متضرر بر مسئولیت قاضی و مدعی رأی توقیف

عملکرد محکوم‌علیه یا خوانده دعوی در صورتی می‌تواند از مسئولیت مدعی یا قاضی در جبران خسارت بکاهد که در رسیدگی قضائی که موضوع یا نتیجه آن توقیف وسیله نقلیه خوانده می‌باشد، خوانده نیز موجبات ورود زیان را به خود تسهیل نماید.^۱ مثلاً اگر ادعای خواهان بر مالکیت وسیله نقلیه مبنی بر سند عادی باشد، در حالی که خوانده سندی رسمی یا نوشته‌ای با اعتباری بالاتر در اختیار داشته ولی از ابراز آن در مقام دفاع استنکاف نماید (مالکی و بذریاچ، ۱۳۹۴: ۱۲۳).

عملکرد محکوم‌علیه یا خوانده دعوی در صورتی می‌تواند از مسئولیت مدعی یا قاضی در جبران خسارت بکاهد که در رسیدگی قضائی که موضوع یا نتیجه آن توقیف وسیله نقلیه خوانده می‌باشد، خوانده نیز موجبات ورود زیان را به خود تسهیل نماید. مثلاً اگر ادعای خواهان بر مالکیت وسیله نقلیه مبنی بر سند عادی باشد، در حالی که خوانده سندی رسمی یا نوشته‌ای با اعتباری بالاتر در اختیار داشته ولی از ابراز آن در مقام دفاع استنکاف نماید (مالکی و بذریاچ، ۱۳۹۴: ۱۲۳).

۳-۴. مسئولیت عوامل اجرایی در توقیف به موجب اجرای رأی قضایی

در فرض مورد نظر، یعنی توقیف وسیله‌نقلیه به موجب رأی دادگاه، از آنجا که توقیف اموال در این فرض بر اساس قانون اجرای احکام مدنی صورت می‌پذیرد، مأمورین موضوع این قانون به‌منظور توقیف و به‌موجب ماده ۱۲ و ۱۳ این قانون، به ترتیب شامل دادورز، مدیر دفتر و سایر کارمندان می‌باشند. حتی در صورت فقدان دادورز و یا اعلام نیاز به وی، این مأمورین شامل

۱. طبق بند ۳ ماده ۴ قانون مسئولیت مدنی، دادگاه می‌تواند میزان خسارت را وقتی که زیان‌دیده به نحوی از انحاء موجبات تسهیل ایجاد زیان را فراهم نموده، تخفیف دهد.

مأمورین پلیس و عوامل ذی ربط نیز می گردند.^۱

یکی از مواردی که به عنوان مسئله پژوهش به آن پرداخته شد، این بود که چنانچه توقیفی در نتیجه رأی مقام قضائی صورت پذیرد و بعداً آن رأی نقض گردد، آیا توقیف صورت گرفته غیرمجاز و ید توقیف کننده در حکم غاصبانه است؟ با توجه به ماده ۲ قانون اجرای احکام مدنی که احکام قطعی لازم الاجرا هستند، تا زمانی که رأی مربوط به توقیف وسیله نقلیه نقض نشده باشد، توقیف قانونی بوده و نمی توان مأمورین و حتی دولت را از باب توقیف غیرمجاز مسئول دانست. اما امکان مسئولیت مدنی از باب تسبیب پس از نقض رأی اولی قابل فرض است.

چنانچه مأمورین اجرا و یا پلیس، احکام دادگاهها یا دستورات مقام قضائی را در صورتی که صلاحیت اجرای آن را داشته باشند، با حسن نیت اجرا نمایند، ولی بعد از اجرا مشخص شود که حکم یا دستور مزبور نادرست یا خلاف قانون بوده یا لغو شده است، ولی آنها از آن مطلع نبوده اند و تکلیف اطلاع از آن را نیز نداشته اند، در این صورت نامبردگان فاقد مسئولیت هستند (عباسلو، ۱۳۹۴: ۱۱۵). از سوی دیگر، بر مبنای مواد ۴۹۶ قانون آیین دادرسی کیفری و ۵۷۶ قانون مجازات اسلامی (تعزیرات)، مأمورین ملزم به اجرای آرائی هستند که از نظر دستگاه قضائی رسمی و مورد وثوق باشد و الزام ایشان نیز یکی از موارد معافیت آنها از مسئولیت می باشد. در موضوع مورد بحث، چنانچه مبنای توقیف بر اساس حکم قانون یا رأی دادگاه باشد، مأمورین مجری پس از توقیف وسیله نقلیه امین به شمار رفته و تابع مقررات مربوط به آن می باشند و مسئولیت این مأمورین بر مبنای تفصیر (تعدی و تفریط) ایشان است (عباسلو، ۱۳۹۴: ۱۱۴). در غیر این صورت، عمل ایشان حسب مورد می تواند تحت عنوان غصب یا در حکم غصب قرار گیرد و بنابر این مسئولیت مطلق ایشان مفروض است.

۳-۴-۱. مصادیق مسئولیت آور مأمورین در فرآیند توقیف وسیله نقلیه به موجب رأی قضایی

۱) مأمور توقیف کننده بایستی با توجه به نوع مال، به نحو متعارف از مال مراقبت نماید (کاتوزیان، ۱۳۸۵: ۴۲۲). در نگهداری وسایل نقلیه، مراقبت های خاص لازم است؛ مثلاً مراقبت از متعلقات وسیله نقلیه همچون باتری خودرو از فرسوده شدن یا به اصطلاح فنی دشوارژی آن و مواردی مانند قراردادن وسیله نقلیه در محیط مناسب به منظور جلوگیری از ترکیدن رادیاتور خودرو در اثر سرمای شدید. همچنین مراقبت هایی دیگر که بین همه وسایل دیگر نیز مشترک است. عدم رعایت این موارد، محل ایجاد مسئولیت مدنی برای توقیف کننده است.

۱. به موجب بند ۸ ماده ۴ قانون نیروی انتظامی یکی از وظایف این نیرو، اجرا و ابلاغ احکام قضایی است.

۲) وسیله نقلیه توقیف شده بایستی در همان محل توقیف شده نگهداری شود و چنانچه جایجایی آن بدون ضرورت صورت بگیرد و منجر به خسارت گردد، این اقدام مأمور اجرا محل مسئولیت می‌باشد. به‌عنوان مثال، چنانچه وسیله نقلیه در حیاط خانه‌ای توقیف شده و خروج آن از محل توقیف مصداق تقصیر است (رضایی رجانی، ۱۳۸۸: ۱۲۴).

۳) در تعیین حافظ توسط مأمور اجرا، که در صورت عدم توافق طرفین انجام می‌پذیرد، از آنجا که ماده ۷۸ قانون اجرای احکام مدنی تصریح بر انتخاب شخص قابل اعتماد به‌عنوان امین از ناحیه وی دارد، انتخاب فردی که قابل اعتماد نیست و سهل‌انگار است، یا علی‌الخصوص سفیه و مجنون، چنانچه منتج به خسارت بر مال گردد، از مصادیق تقصیر به شمار آمده و برای مأمور اجرا مسئولیت‌آور است (حیاتی، ۱۳۹۰: ۱۹۹). همچنین مواردی مانند سپردن مال توقیف‌شده به دیگران و استفاده آن، از مصادیق مسئولیت‌آور حافظ برشمرده شده است (مهاجری، ۱۳۹۲: ۳۴۲).

۴) یکی دیگر از مصادیق تقصیر، عدم رعایت ماده ۶۱ قانون اجرای احکام مدنی می‌باشد که اگر وسیله نقلیه در دست متصرفی غیر از محکوم‌علیه باشد و وی ادعای مالکیت نماید، در این صورت توقیف وسیله نقلیه می‌تواند برای توقیف‌کننده مسئولیت‌آفرین باشد. البته در رابطه با وسیله نقلیه، مبنی بر نظریه اداره کل حقوقی قوه قضائیه بیان شده: «برابر مواد ۶۱ و ۶۲ قانون اجرای احکام مدنی، توقیف خودرو اعم از این که در تصرف محکوم‌علیه باشد و یا سند رسمی آن به نام وی باشد، بلامانع است.» بنابر آنچه ذکر گردید، توقیف وسیله نقلیه چنانچه در تصرف دیگری بوده و سند رسمی به نام محکوم‌علیه باشد، مجاز محسوب می‌گردد.

به‌عنوان یک ضابطه کلی برای مسئولیت عوامل اجرائی در توقیف به موجب آرای قضائی، می‌توان گفت نفس توقیف برای مأمورین توقیف‌کننده که قانونی بودن توقیف را بر مبنای رأی دادگاه می‌پنداشته‌اند، مسئولیت‌آور نیست و مسئولیت در صورت تعدی و تفریط پس از توقیف و اشتباه در موضوع حکم متصور می‌باشد.

۴. تحلیل مسئولیت عوامل مؤثر در توقیف وسایل نقلیه به حکم مستقیم قانون (غیر از اجرای احکام)

توقیف به حکم مستقیم قانون عبارت است از توقیف به‌موجب تخلفات رانندگی و توقیف در ضمن کشف جرم، در صورتی که وسیله نقلیه از وسایل دخیل در ارتکاب جرم باشد. این دو شیوه توقیف وسایل نقلیه برای دارندگان این وسایل در مواردی می‌تواند خسارت‌آفرین باشد. یعنی حتی

بدون در نظر گرفتن خسارت‌هایی که ممکن است مستقیماً به وسایل نقلیه وارد آید، مانند تلف وسیله نقلیه، اصل محرومیت از تصرف در وسیله نقلیه و بهره‌مندی از منافع آن برای مالک یا متصرف، ضرر محسوب می‌شود که به دلیل حفظ نظم عمومی و اقدام خلاف قانون مالک وسیله نقلیه، این ضرر قابل مطالبه نیست. لیکن چنانچه این توقیف مبنای قانونی نداشته باشد یا به عبارت دیگر در راستای حفظ نظم عمومی نباشد و یا پس از توقیف، تقصیری از سوی عوامل توقیف‌کننده صورت پذیرد، توقیف و خسارات تابع آن نارواست و بایستی جبران گردد (عباسلو، ۱۳۸۶: ۶۷). در ادامه به تحلیل مسئولیت در دو حوزه توقیف به‌موجب تخلفات رانندگی و توقیف در ضمن کشف جرایم می‌پردازیم.

۴-۱. مصادیق مسئولیت‌آور برای مأمورین در توقیف به موجب قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی (ویژه پلیس)

می‌توان گفت هر توقیفی که برخلاف موارد مصرح در قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی باشد، به دلیل عدم رعایت نظامات دولتی مبنی بر ماده ۱ قانون مسئولیت مدنی، برای مأموران موضوع این قانون می‌تواند مسئولیت مدنی در پی داشته باشد. در این بخش، مصادیقی از تقصیر پلیس را با توجه به قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی بیان می‌نماییم.

۱. عدم صلاحیت اجرای قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی: توقیف وسایل نقلیه در موارد مصرح در قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی، اصولاً در صلاحیت افسران راهنمایی و رانندگی می‌باشد. بنابر این، بایستی مد نظر داشت که اگر اجرای آن توسط مأمورینی غیر از مأموران راهنمایی و رانندگی، درجه‌داران و پرسنل وظیفه صورت پذیرد، به دلیل فقدان مجوز قانونی، این موضوع برای شخص فاقد صلاحیت و سازمان متبوع وی محل مسئولیت است. البته در تبصره ماده بیان شده که در موارد ضرورت و حداکثر ظرف ۱۰ سال از تصویب این قانون، درجه‌داران راهنمایی و رانندگی و مأموران سایر بخش‌های نیروی انتظامی و کارکنان وظیفه نیز در صورت گذراندن آموزش‌های لازم جهت اجرای مفاد این قانون^۱، قابلیت به کارگیری دارند.

۱. در نظریه مشورتی به شماره ۷۱۷/۹۹/۷ مورخ ۱۳۹۹/۰۹/۱۹ اداره کل حقوقی قوه قضائیه در این رابطه بیان شده است: «... استفاده از افسران کادر پیمانی سایر بخش‌های نیروی انتظامی استثنا و منحصر به موارد خاص و ضروری و به شرط گذراندن آموزش‌های لازم است و این استثنا را نمی‌توان به همه زمان‌ها و مکان‌ها تعمیم داد...»

۲. تاریخ تصویب این قانون ۱۳۸۹/۱۲/۰۸ است. بنابراین، هم‌اکنون استفاده از درجه‌داران، مأمورین بخش‌های دیگر نیروی انتظامی و کارکنان وظیفه برای توقیف وسایل نقلیه ممنوع است و محل مسئولیت است.

۲. توقیف وسیله نقلیه در موارد عدم پرداخت جریمه‌های رانندگی بدون ابلاغ قبلی: توقیف به‌موجب عدم پرداخت جریمه (ماده ۸)^۱ در صورت عدم ابلاغ به متخلف و به‌دلیل عدم رعایت نظامات دولتی^۲، یعنی عدم ابلاغ، قانونی نبوده و موجب مسئولیت مدنی برای توقیف‌کننده می‌گردد.
۳. اعزام به تعمیرگاه به دلیل اشتباه در تشخیص نقص فنی: در مواردی که اعزام وسیله نقلیه به تعمیرگاه به‌موجب نقص فنی (بند الف ماده ۱۰) صورت می‌پذیرد، قانون‌گذار از واژه «انتقال به تعمیرگاه» و نه «توقیف» نام برده است. با این حال، در تمام مواردی که انتقال به شکل قهری صورت می‌گیرد، از آنجا که این انتقال سبب تحدید تصرفات مالک می‌گردد، به نوعی حائز اثرات توقیف است و سبب ورود خساراتی به دارنده وسیله نقلیه می‌گردد. پس تقصیر در این راستا محل مسئولیت است. از سوی دیگر، به‌دلیل امکان ضعف تخصص افسران در بعضی از امور فنی، امکان بروز اشتباهاتی محتمل است و بنابراین نظر یک کارشناس در این امر بیشتر می‌تواند مورد وثاقت قرار گیرد (البته در فرضی که افسر، کارشناس موضوع نباشد). در صورتی که مالک وسیله نقلیه مدعی توقیف خلاف وجه در این موضوع باشد، نظریه کارشناس در این امر راهگشاست و می‌تواند حسب مورد مسئولیت و عدم مسئولیت پلیس را تعیین نماید، چراکه ممکن است این امکان وجود داشته باشد که نقص وسیله نقلیه در محل مورد نظر برطرف گردد، اما به‌دلیل اشتباه پلیس به تعمیرگاه منتقل گردد و مصادیقی از این قبیل.
۴. توقیف در وضعیت فقدان گواهینامه فیزیکی: در رابطه با بند ج ماده ۱۰ که رانندگی بدون گواهینامه را موجب توقیف می‌داند، با توجه به ماده ۹ همین قانون، به نظر می‌رسد مقصود از نداشتن گواهینامه رانندگی، عدم وجود شرایط قانونی آن (برگ گواهینامه رانندگی) می‌باشد. یعنی بند ج ماده ۱۰ در مواردی که شخص گواهینامه داشته باشد، ولی همراه وی نباشد (و مدارک ماده ۹ را به همراه داشته باشد)، صادق نیست و توقیف موجه نمی‌باشد و مسئولیت‌آور برای توقیف‌کننده است.
۵. توقیف به دلیل توقف در محل پارک ممنوع: چنانچه در مکانی تابلو «توقف ممنوع» نصب شده باشد، اما راننده به‌دلیل وضعیت محیط که منجر به عدم امکان رویت تابلو شده است، در آن محل پارک نماید و وسیله نقلیه وی توقیف یا منتقل گردد، در این صورت آیا مسئولیتی برای جبران خسارت دارنده خودرو متصور است؟

۱. کلیه شماره موادی که تا پایان این بخش به تنهایی ذکر شده مربوط به قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی هستند.

۲. ماده ۱ قانون مسئولیت مدنی

- اولاً، در موضوع مستحده صرفاً به انتقال وسیله نقلیه‌ای که در محل پارک ممنوع توقف نموده به محلی دیگر اشاره شده و نه توقیف آن (ماده ۱۲). بنابر این، تصریح ماده ۶ قانون مزبور، توقیف در این وضعیت مبنای قانونی ندارد و محل مسئولیت است.
- از سوی دیگر، وظیفه نصب علائم و تابلوهای توقف ممنوع بر عهده وزارت راه و شهرداری‌ها است (ماده ۱۲). در رابطه با فرض مذکور، یعنی حالتی که علائم به نحوی قرار گرفته باشند که قابل مشاهده نباشد، بر مبنای بند ۲ ماده ۵۵ قانون شهرداری‌ها که نظافت و نگهداری معابر بر عهده شهرداری‌ها می‌باشد، در صورتی که تابلو محل پارک ممنوع به دلیل اهمال شهرداری و اوضاع و احوال خیابان مخفی شده باشد (مثلاً به دلیل رشد درختان) به نحوی که قابل رویت نباشد، چنانچه وسیله نقلیه‌ای در آن مکان قرار گیرد و منتقل شود، در این صورت این انتقال به دلیل عدم امکان اطلاع مالک از محل توقف ممنوع، نایستی سبب تحمیل خسارت بر وی گردد و مسئولیت جبران خسارت‌های آن بر عهده شهرداری به دلیل ترک فعل می‌باشد.
- ۶. انتقال وسیله نقلیه توقیف شده با وسایل غیر ایمن: در صورتی که حمل و نقل وسیله نقلیه پس از توقیف با وسیله‌ای غیر ایمن صورت گیرد، از مصادیق تقصیر به شمار رفته و در صورت بروز ضرر، حسب مورد، حمل‌کننده و یا مأمور مقصر مسئول جبران خسارت است (مستفاد از تبصره ۱ ماده ۱۳).
- ۷. عدم تحویل وسیله نقلیه در صورت حضور دارنده: در صورتی که مالک در حین حمل یا قبل از حمل خودرو به پارکینگ حاضر گردد (در موارد توقیف به موجب پارک در محل پارک ممنوع)، مأمور مکلف است که خودرو را به مالک آن تحویل دهد و در غیر این صورت، توقیف غیرمجاز بوده و ید مأمور ضمانتی است و ضامن عین و منافع مال می‌باشد (مستفاد از تبصره ۲ ماده ۱۳ قانون).
- ۸. توقیف وسیله نقلیه فاقد پلاک: در این فرض، مأمورین فقط مجاز به جلوگیری از رانندگی با وسیله نقلیه فاقد پلاک می‌باشند و خارج نمودن وسیله نقلیه از تصرف مالک آن، یا به عبارتی توقیف آن، مجاز نیست و محل ایجاد مسئولیت مدنی است.^۱

۱. «... در این حالت، توقیف وسیله نقلیه (موتورسیکلت) (با توجه به ماده ۶ قانون مورد بحث) جایز نیست. بلکه صاحب آن می‌تواند با وسیله نقلیه مجاز دیگری آن را به اداره شماره‌گذاری یا محل مناسب دیگری حمل کرده و مادام که وسیله نقلیه شماره‌گذاری نشده است، از رانندگی با آن خودداری کند...»

۲-۴. مصادیق مسئولیت آور برای مأمورین در توقیف وسایل نقلیه ضمن کشف جرایم

مأموران پلیس و سایر ضابطین با توجه به مأموریت محوله و در ضمن کشف جرایم، آلات و ادوات جرم که وسیله نقلیه نیز می‌تواند مشمول آن گردد را توقیف می‌نمایند. در این راستا، موارد ذیل می‌تواند حسب مورد برای مأمور توقیف‌کننده مسئولیت آور باشد.

۱. اشتباه در تشخیص جرم بودن عمل ارتكابی: چنانچه مأمور در مجرمانه بودن عمل ارتكابی دچار اشتباه در تشخیص گردد و در موارد جرایم مشهود اقدام به مقابله با جرم و توقیف وسیله نقلیه در ضمن آن نماید، در این صورت، چون جرمی صورت نگرفته، توقیف ضمن آن نیز وجاهت قانونی نداشته و محل مسئولیت است. این مصداق در رابطه با مقام قضائی نیز قابل تسری است.^۲

۲. اشتباه در تشخیص آلات و ادوات جرم، مرتبط نبودن وسیله نقلیه با کشف جرم و اقرار متهم: برای اینکه وسیله‌ای در ضمن کشف جرم قابلیت توقیف داشته باشد، از نظر قانون‌گذار بایستی واجد وصف آلات و ادوات جرم بوده و با کشف جرم و یا اقرار متهم مرتبط باشد. در غیر این صورت، توقیف آن وجاهت ندارد و محل مسئولیت است. به‌عنوان مثال، در کشف جرم مستی، چنانچه راننده با وسیله نقلیه‌ای در حال رانندگی باشد و با وسیله نقلیه اعمال مجرمانه مرتکب نشود، به صرف استفاده از وسیله نقلیه در حالت مستی نمی‌توان آن را از آلات و ادوات جرم محسوب کرد.^۳

۳. مراقبات لازم از وسیله نقلیه توقیف شده: همانطور که در ماده ۱۴۷ قانون آیین دادرسی کیفری تصریح شده، با توجه به نوع مال، بایستی مراقبت‌های متناسب با آن صورت گیرد و چنانچه در این راستا اهمالی صورت پذیرد، موجب مسئولیت برای توقیف‌کننده است.

۵. مسئولیت مدنی دولت در توقیف وسایل نقلیه

مسئولیت دولت نسبت به اعمال کارمندان خود^۴ بر مبنای عدم تقصیر ایشان می‌باشد، یعنی در مواردی دولت مسئولیت دارد که کارمندان مقصر نباشند، والا کارمند مقصر ضامن است. این اصل در اصل ۱۷۱ قانون اساسی و ماده ۱۱ قانون مسئولیت مدنی مبین آن می‌باشد؛ به عبارتی دیگر،

۱. ماده ۱۴۷ قانون آیین دادرسی کیفری

۲. مستفاد از تبصره مواد ۱۴۵ و ۱۴۸ قانون آیین دادرسی کیفری

۳. مستفاد از بند ب ماده ۱۰ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی

۴. کارمندان مشمول قانون مدیریت خدمات کشوری یا قوانین استخدای خاص.

تقصیر شخصی بر عهده کارمند است و تقصیر اداری بر عهده دولت مستقر می‌شود (کاتوزیان، ۱۳۸۱: ۵۰). به‌غیر از موردی که دولت در صورت تقصیر کارمندان خود مسئولیتی ندارد، استثنای دیگری نیز برای مسئولیت وی در قانون بیان شده و بر طبق قسمت آخر ماده ۱۱ قانون مسئولیت مدنی، این استثنا اعمال حاکمیتی دولت می‌باشد.^۱ از مفهوم مخالف ماده مزبور می‌توان گفت در مواردی که عملی (حتی حاکمیتی) بر خلاف قوانین باشد (مانند عملکرد غیرقانونی مأمورین در فرآیند توقیف وسیله نقلیه)، دولت مسئولیت بر جبران خسارات دارد (صفایی، رحیمی، ۱۳۹۹: ۳۵۳). برای بررسی مسئولیت مدنی دولت در توقیف وسایل نقلیه، این موضوع را در دو حوزه ذیل بررسی می‌نماییم.

۵-۱. مسئولیت دولت در موارد آرای قضایی توقیف

در رابطه با آرای قضایی توقیف که شامل حکم و قرار می‌شود، می‌توان گفت اگرچه اعمال قضایی در زمره اعمال حاکمیتی دولت قرار می‌گیرد و دولت در موارد اعمال حاکمیت بر مبنای قانون مسئول نیست، اما بر مبنای اصل ۱۷۱ قانون اساسی، دولت بایستی خسارات ناشی از رأی دادگاه (در نتیجه تقصیر یا اشتباه قاضی) در توقیف وسیله نقلیه را در برخی از موارد بپردازد. همانطور که در قسمت مسئولیت قاضی بیان شد، قاضی در صدور حکم خلاف حق حداقل مرتکب اشتباه (تقصیر سبک) گردیده و در صورت عدم وجود تقصیر سنگین و عمدی قاضی، دولت به دلیل تقصیر سبک قاضی (در محدوده اشتباه) مسئولیت جبران خسارات را با توجه به اصل ۱۷۱ بر عهده دارد. چنانچه قاضی مقصر باشد، هرچند که مسئولیت جبران خسارت در نهایت بر عهده وی قرار می‌گیرد، اما بنا بر رأی وحدت رویه هیأت عمومی دیوان عالی کشور^۲، خسارت دیده می‌تواند علیه قاضی مقصر یا دولت برای دریافت خسارت اقامه دعوی نماید و بر مبنای آن، به نظر می‌رسد دولت خسارت را (در صورتی که طرف دعوی باشد) جبران کرده و پس از آن به قاضی مقصر مراجعه می‌نماید. در رابطه با توقیف قضایی وسایل نقلیه که رأی مربوط به آن نقض می‌گردد، آیا ممکن است که ید دولت در مدت توقیف مبنی بر رأی خلاف حق، غاصبانه باشد و به تبع آن مسئولیت جبران خسارات وارده به وسیله نقلیه توقیف شده بر

۱. ولی در مورد اعمال حاکمیت دولت، هرگاه اقداماتی که بر حسب ضرورت برای تأمین منافع اجتماعی طبق قانون به عمل آید و موجب ضرر دیگری شود، دولت مجبور به پرداخت خسارات نخواهد بود.

۲. «... بنابراین، مدعی ورود خسارت مذکور ابتدا باید درخواست خود را به دادگاه عالی انتظامی قضات تقدیم و پس از احراز تقصیر یا اشتباه قاضی، دعوا را حسب مورد، به طرفیت قاضی مقصر یا دولت در دادگاه عمومی حقوقی صالح اقامه کند.»

عهده وی قرار گیرد؟

همانطور که بیان گردید، در مدتی که رأی دارای اعتبار بوده و قبل از نقض آن، توقیف صورت گرفته را نمی‌توان غاصبانه به حساب آورد و مسئولیت دولت هم به تبع جبران خسارت ناشی از مسئولیت قاضی بوده است.

۵-۲. مسئولیت دولت نسبت به اعمال عوامل دولتی در روند توقیف وسایل نقلیه

در رابطه با خسارات ناشی از اعمال عوامل دولتی در فرآیند توقیف، عنصر تقصیر این عوامل ملاک تعیین‌کننده مسئولیت دولت است. یعنی چنانچه عوامل دولتی در توقیف مقصر باشند، مسئولیت جبران خسارت بر عهده خودشان است و اگر نه، بر عهده دولت می‌باشد. همین‌طور اگر خسارت در نتیجه نقص وسایل ادارات باشد و مستند به عوامل دولتی نباشد، مسئولیت برای دولت مفروض است. در رابطه با اعمال حاکمیتی دولت، چنانچه این اعمال دارای دو شرط قانونی بودن و ضرورت اجتماعی بوده و از طریق اداره دولتی اعمال شود، دولت از مسئولیت جبران خسارات معاف می‌باشد. از جمله مصادیقی که با رعایت شرایط قانونی در راستای اعمال حاکمیت دولت می‌باشد، توقیف وسایل نقلیه با استقرار ایست و بازرسی در وضعیتهای امنیتی یا انتظامی است.

همانطور که در بیان مفهوم توقیف گفته شد، امکان تحقق توقیف حتی در حد چند دقیقه نیز مصداق دارد و اگر این چند دقیقه به‌عنوان فعل زیانباری محسوب شود که سبب زیان گردد (مثلاً باعث دیر رسیدن مسافری به فرودگاه یا سبب دیر رسیدن بیماری بدحال به بیمارستان شود)، در این صورت، با وقوع زیان و در صورت وجود رابطه سببیت بین فعل زیانبار و خسارت حادث‌شده، مسئولیت مدنی برای فاعل زیان متصور است. چرا که همانطور که پیش‌تر به آن پرداخته شد، اصل توقیف وسیله نقلیه بایستی بر مبنای وقوع جرم مشهود از قبیل: شرب خمر، بی‌حجابی، اعمال منافی عفت و ... یا تخلفات رانندگی و رأی قضائی باشد. متوقف ساختن وسایل نقلیه و تفتیش آنها اگر با استقرار در نقاط خاص باشد، به آن عملیات ایست و بازرسی اطلاق می‌گردد که در غیر از موارد جرایم مشهود و در صورتی که وسیله

۱. رأی شماره ۱۷۷-۱۳۸۰،۵،۲۸ هیأت عمومی دیوان عدالت اداری در مورد ابطال بخشنامه شماره ۱، ۱۷۹، ۱، ۲، ۰۴ مورخ ۱۳۷۹/۰۴/۱۱ اداره کل قوانین و امور حقوقی نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران، در رابطه با اینکه بخشنامه اداره مذکور تفتیش و بازرسی خودروها را علی‌الاطلاق و در غیرجرائم مشهود بدون کسب اجازه مخصوص از مقام قضائی مجاز دانسته و حتی دستور مقام قضائی در زمینه خودداری از تفتیش و بازرسی غیرقانونی را غیرقابل ترتیب اثر اعلام داشته است.

نقلیه تحت تعقیب انتظامی و یا قضائی نباشد، بلاوجه و غیرقانونی است و مسئولیت آفرین است. اگر برخی از قسمت‌های محیط خودرو را نیز محیط خصوصی در نظر بگیریم، برای اصل موضوع متوقف ساختن خودرو، بایستی وجهی قانونی وجود داشته باشد. البته بایستی خاطر نشان نمود که در وضعیت‌های بحرانی و حتی غیر بحرانی، مصوبات شورای عالی امنیت ملی به ایست و بازرسی خودروها به مثابه قانون بوده و حتی در صورت عدم رخداد جرم مشهود و تخلفات رانندگی، می‌تواند موجبی برای متوقف‌سازی و تفتیش وسیله نقلیه باشد (ابوالحسنی، ۱۳۹۵: ۲۲). اما از سویی دیگر، نمی‌توان گفت دولت به‌نحو دائمی و مطلق مجاز به چنین عملی باشد؛ چرا که این موضوع با اصل ۲۲ قانون اساسی مغایر است (نقره‌کار، ۱۳۹۱: ۱۲۰). ولی دولت می‌تواند در مواقعی که این موضوع برای برقراری نظم و امنیت عمومی و اجتماعی لازم است (هاشمی، ۱۳۹۰: ۳۲۵) و به نوعی منافع عمومی بر فردی ارجحیت دارد، در راستای اعمال حاکمیت خود مانند وقوع بحران‌های تروریستی دستور به چنین عملی بدهد (مقدسی و اکبری، ۱۳۹۶: ۸۹۰). در این راستا، مأمورینی که به دستور مقامات صالح اقدام به استقرار ایست و بازرسی و توقیف خودروها نموده، فاقد مسئولیت بوده (در صورت رعایت سایر شرایط قانونی) و دولت هم به‌عنوان آمر بر مبنای ماده ۱۱ قانون مسئولیت مدنی در مقام اعمال حاکمیت، الزامی به پرداخت خسارات ندارد.

نتیجه‌گیری

اگرچه در قوانین ایران واژه «توقیف» در موارد بسیاری استفاده شده، اما همانطور که شرح داده شد، تعریف جامع و دقیقی از مفهوم آن ارائه نگردیده است. به‌طور کلی، با توجه به قوانین و مقررات مرتبط با موضوع توقیف، می‌توان گفت توقیف اقدامی است که موجب سلب یا محدود کردن استیلا متصرف وسیله نقلیه می‌شود و معمولاً با سلطه توقیف‌کننده همراه است. توقیف مجاز وسایل نقلیه در یک تقسیم‌بندی جامع از دو طریق توقیف به موجب رأی قضائی یا توقیف قضائی (که خود به دو دسته توقیف اجرائی و توقیف تأمینی تقسیم می‌شود) و توقیف به حکم مستقیم قانون یا توقیف قانونی صورت می‌پذیرد. اگر توقیف وسیله نقلیه تحت شمول هیچ‌کدام از دو مورد ذکر شده نباشد، غیرمجاز و مسئولیت‌آفرین است.

در روند توقیف وسایل نقلیه به موجب رأی قضائی، مدعی (خواهان، شاکی)، مقام قضائی، مأمور اجرا و در توقیف به حکم مستقیم قانون، ضابطین قضائی از جمله پلیس، از عوامل مؤثر به شمار رفته که در موارد توقیف غیرمجاز امکان مسئولیت دارند. باتوجه به بررسی قوانین مرتبط با

موضوع، برای تعیین مسئولیت مدنی عوامل بیان شده در توقیف وسایل نقلیه، مواردی در ذیل به عنوان ضابطه ارائه می‌گردد.

۱. مسئولیت مدنی مدعی در توقیف به موجب رأی قضائی: در تعیین مسئولیت مدنی مدعی در توقیف به موجب رأی قضائی، جز در موارد سوء نیت و تقصیر از قبیل تبانی با شاهد در شهادت دروغ، ارائه سند جعلی و علم به عدم ذی‌حقی در حین اقامه دعوی و واهی بودن خواسته، نمی‌توان وی را مسئول جبران خسارت دانست. بنابراین، در صورت عدم عمد و سوءنیت مدعی و فقدان قصور وی، صرف دادخواست یا شکایت وی نمی‌تواند دلیلی بر تقصیر مدعی و فریب از ناحیه وی باشد و از این جنبه مسئولیت مدنی را بر وی بار نماید. بنابراین، ضابطه مسئولیت، واهی بودن خواسته، سوءنیت و علم به عدم ذی‌حقی در ادعا می‌باشد.

۲. مسئولیت مقام قضائی: در رابطه با مسئولیت مقام قضائی، چنانچه قاضی احتیاطات لازم و متعارف حرفه خود را به عمل نیاورده، مانند اینکه علی‌رغم ادعای جعلیت از سوی خواننده با بی‌توجهی به آن و یا با ناآگاهی بر اصول دادرسی و قضا و ضعف دانش قضائی اقدام به صدور رأی به توقیف وسیله نقلیه نماید، مسئول است و طبق اصل ۱۷۱ قانون اساسی، جبران خسارت بر عهده قاضی می‌باشد. در مواردی که مدعی با علم به عدم ذی‌حقی یا با سوءنیت اقدام به اقامه دعوی نماید، قاضی در صورتی مسئول شناخته می‌شود که پی‌نبردن به سوءنیت و یا عدم ذی‌حقی مدعی و ادله خلاف واقع وی در نتیجه کوتاهی و قصور قاضی باشد. یعنی قاضی دیگری در شرایط متعارف بتواند به سوءنیت، عدم ذی‌حقی و ادله ابرازی خلاف واقع خواهان پی‌برد که این در مورد مسئولیت قاضی نیز مفروض است. در نتیجه، ضابطه مسئولیت قاضی عمد، سوءنیت و عدم رعایت احتیاطات متعارف حرفه‌ای در صدور رأی می‌باشد.

۳. مسئولیت مأمورین در توقیف قضائی: در توقیف قضائی توسط مأمورین، نفس عمل توقیف برای مأمورینی که قانونی بودن توقیف را بر مبنای رأی دادگاه می‌پنداشته‌اند، از آنجا که تا قبل از نقض رأی، توقیف قانونی محسوب می‌شود، مسئولیت‌آور نیست و مسئولیت در اشتباهات موضوعی و تعدی و تفریط پس از توقیف متصور می‌باشد. در توقیف به حکم مستقیم قانون، عمل مغایر با وجوهای قانونی توقیف که در این پژوهش به آن پرداخته شده و به‌طور کلی مواردی که در قوانین احصاء گردیده در حکم عمل بدون مجوز به شمار آمده و بنا بر آنچه گفته شد از مصادیق توقیف مجاز نمی‌باشد.

بنابراین، توقیف‌کننده به دلیل انجام عمل بدون مجوز و بر مبنای ماده ۱ قانون مسئولیت مدنی، ضامن عین، منافع و خسارات دیگر است. پس می‌توان گفت جهل به حکم قانون نسبت به امکان توقیف یا عدم امکان توقیف در وضعیت حادث شده یا به عبارتی اشتباه حکمی، حسب مورد می‌تواند منجر به مسئولیت توقیف‌کننده گردد. از سوی دیگر، ممکن است توقیف‌کننده به حکم قانون عالم، ولی در انطباق حکم و مصداق دچار اشتباه گردد یا به عبارتی دچار اشتباه موضوعی گردد که این هم سبب مسئولیت برای وی است. بنابراین، ضابطه مسئولیت مأمورین بر مبنای اشتباه حکمی و موضوعی و تعدی و تغریب پس از توقیف می‌باشد.

۴. مسئولیت دولت در توقیف وسیله نقلیه: مسئولیت دولت در موارد توقیف وسیله نقلیه به موجب رأی قضائی بر مبنای اشتباه بدون تقصیر قاضی در موضوع یا در حکم یا در تطبیق این دو برهم می‌باشد. در رابطه با توقیف به حکم مستقیم قانون، در موارد اعمال حاکمیت مانند برقراری ایست و بازرسی، دولت در صورت قانونی بودن و ضرورت اجتماعی این اعمال از مسئولیت معاف است. پس ضابطه مسئولیت مدنی دولت عبارت است از اشتباه بدون تقصیر قاضی، اعمال غیر حاکمیتی و نقص وسایل ادارات در اعمال تصدی.

پیشنهادات

بنابر آنچه پیش‌تر مورد بحث قرار گرفت، موارد ذیل به‌زعم نگارنده به‌عنوان پیشنهادات ارائه می‌گردد:

۱. تعریف دقیق و جامع از مفهوم توقیف توسط قانون‌گذار.
۲. ایجاد ساز و کارهایی قانونی با هدف الزام در ایجاد مستندات قانونی با اعتبار استنادی هر چه بیشتر در حین توقیف وسیله نقلیه، تا حدی که کاملاً رافع ابهام در احراز سلامت وسیله نقلیه حین توقیف و دلایل قانونی توقیف مجاز باشد. در این راستا، راهکارهای ذیل پیشنهاد می‌گردد:
 - ارائه رسید الکترونیکی به صاحبان وسیله نقلیه (می‌تواند از طریق پیامک باشد) که گویای وضعیت سلامت وسیله نقلیه حین توقیف و موجبات قانونی توقیف وسیله نقلیه باشد و محتوای این رسید همزمان در سامانه‌ای قضائی ثبت گردد. همچنین، در صورتی که مالک حضور دارد، حتی‌الامکان با امضا الکترونیکی وی در رابطه با تایید وضعیت اعلام شده خود و حین توقیف، و در صورت استنکاف وی، به‌صورت

ارتباط برخط با مقام قضائی و احراز وضعیت سلامت خودرو از سوی ایشان توقیف صورت پذیرد.

○ ثبت وضعیت سلامت وسیله نقلیه و مشخصات توقیف کننده در سامانه‌ای قضائی توسط متصدی پارکینگی که وسیله نقلیه توقیف شده را جهت نگهداری پذیرش می نماید.

۳. رفع ابهام توسط قانون گذار در مواد قانونی زیر:

○ در بند ج ماده ۱۰ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی بیان گردیده که در صورتی که راننده بدون گواهینامه مبادرت به رانندگی نماید، وسیله نقلیه وی متوقف و به مرجع قضائی معرفی می گردد. با توجه به ماده ۹ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی که همراه نداشتن مدارک (از جمله گواهینامه) را در صورت وجود یک مدرک شناسایی (مانند شناسنامه) مجوزی برای توقیف نمی داند، بایستی در نظر داشت که مراد از بند ج ماده ۱۰ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی، عدم فقدان مجوز قانونی رانندگی می باشد و نه صرفاً فقدان گواهینامه (در آن زمان و مکان). این ابهام می تواند از طریق تصریح برطرف گردد.

○ رفع ابهام ماده ۲ فصل دوم آیین نامه راهنمایی و رانندگی در رابطه با جلوگیری از تردد خودروهای فاقد پلاک توسط مأمورین که صرفاً جلوگیری از تردد خودروهای فاقد پلاک را بیان نموده، اما کیفیت قانونی این جلوگیری کردن از تردد را بیان ننموده و تصریحی در آن وجود ندارد، می تواند مشکل آفرین باشد.

۴. وضع قانونی که در آن شرایط ایست و بازرسی وسایل نقلیه در صورت ضرورت و حیطه وظایف و اختیارات مأموران در این زمینه مشخص گردد.

منابع

ابوالحسنی، محسن (۱۳۹۵). بررسی مفهوم سیاست های کلی نظام. ایران، تهران: پژوهشکده شورای نگهبان.

امامی، سید حسن (۱۴۰۳). حقوق مدنی (جلد اول). ایران، قم: اسلامیه.

باریکلو، علیرضا (۱۳۹۹). مسئولیت مدنی (چاپ نهم). ایران، تهران: میزان.

تقی زاده، ابراهیم؛ و هاشمی، سید علی احمد (۱۴۰۱). مسئولیت مدنی (چاپ اول). ایران، تهران: پیام نور.

حیاتی، علی عباس (۱۳۹۰). اجرای احکام مدنی در نظم حقوقی کنونی (چاپ دوم). ایران، تهران: میزان.

- خرمی، حمیدرضا (۱۳۹۸). مسئولیت مدنی در جریان توقیف اموال. پنجمین کنفرانس ملی علوم انسانی و مطالعات مدیریت.
- رضایی رجانی، ولی‌اله (۱۳۸۸). اجرای احکام مدنی (شرایط و تشریفات فروش مالی توقیف شده) (چاپ دوم). ایران، تهران: جنگل.
- زنجانی، عباسعلی عمید (۱۴۰۳). حقوق مدنی (چاپ سوم). ایران، تهران: خرسندی.
- عباسلو، بختیار (۱۳۸۶). مسئولیت مدنی پلیس. حقوق بین‌الملل. ۷۰-۴۹، (۲)۱.
- عباسلو، بختیار (۱۳۸۸). مسئولیت مدنی ضابطان دادگستری. نظارت و بازرسی، ۳(۸)، ۱۰۷-۱۳۴.
- عباسلو، بختیار (۱۳۹۴). مسئولیت مدنی (بانگارش تطبیقی) (چاپ دوم). ایران، تهران: میزان.
- کریمی، عباس (۱۳۸۶). آیین دادرسی مدنی (چاپ اول). ایران، تهران: مجمع علمی و فرهنگی مجد.
- کاتوزیان، ناصر (۱۳۸۱). مجموعه مقالات تحولات حقوق خصوصی (چاپ چهارم). ایران، تهران: دانشگاه تهران.
- کاتوزیان، ناصر (۱۳۸۶). توجیه و نقد رویه قضایی (چاپ سوم). ایران، تهران: میزان.
- کاتوزیان، ناصر (۱۳۹۰). وقایع حقوقی - مسئولیت مدنی (چاپ ششم). ایران، تهران: شرکت سهامی انتشار.
- قاسم‌زاده، سید مرتضی (۱۳۹۵). الزام‌ها و مسئولیت مدنی (بدون قرارداد) (چاپ دهم). ایران، تهران: میزان.
- مالکی، جلیل؛ و بذریاش، حمید (۱۳۹۴). مسئولیت مدنی قاضی در جریان توقیف اموال. حقوق بین‌الملل، ۸(۲۹)، ۱۰۵-۱۳۶.
- مدنی، سید جلال‌الدین (۱۳۸۳). حقوق مدنی (جلد سوم): مسئولیت مدنی، ضمان قهری، سقوط تعهدات، شرایط ضمن عقد (چاپ اول). ایران، تهران: پایدار.
- محقق داماد، سید مصطفی (۱۳۸۳). قواعد فقه مدنی. ایران، تهران: علوم اسلامی.
- مقدسی، مهدی؛ و اکبری، احسان (۱۳۹۶). جایگاه حقوقی مصوبات شورای عالی امنیت ملی در نظام حقوق اساسی ایران. مطالعات حقوق عمومی، ۴۷(۴)، ۸۷۳-۸۹۳. DOI: <https://doi.org/10.22059/jplsq.2017.223024.1420>
- مهاجری، علی (۱۳۹۲). شرح جامع قانون اجرای احکام مدنی (جلد اول، چاپ هفتم). ایران، تهران: فکرسازان.
- نقره‌کار، محمدصالح (۱۳۹۱). دادستان در ترازوی حقوق بشر و شهروندی (چاپ اول) ایران، تهران: جنگل.
- هاشمی، سید محمد (۱۳۹۰). حقوق اساسی و ساختارهای سیاسی. ایران، تهران: میزان.

- یزدانیان، علیرضا (۱۴۰۰). *قواعد عمومی مسئولیت مدنی* (جلد اول). ایران، تهران: میزان.
- Garner, B. A. (2019). *Black's Law Dictionary*. 11th ed. United States: Thomson Reuters.
- Prosser, W. L., & Keeton, P. (1984). *Prosser and Keeton on torts*. West Publishing.
- König, M. (2020). *Verkehrsrecht: Straßenverkehrsordnung und Straßenverkehrsgesetz*. 11. Auflage. München: C.H. Beck
- <https://ara.jri.ac.ir>
- <https://dekhoda.ut.ac.ir/fa/dictionar>