مجلة جامعة الانبار للعلوم القانونية والسياسية

اسم المقال: المسؤولية المدنية لرجال الشرطة الناشئة عن اضرار المطاردات – دراسة في ضوء موقف القانون والقضاء الامريكي
اسم الكاتب: أ.م.د. حيدر فليح حسن
رابط ثابت: https://political-encyclopedia.org/index.php/library/685
تاريخ الاسترداد: 2026/11/01 11:49 +03

الموسوعة السياسيّة هي مبادرة أكاديمية غير هادفة للربح، تساعد الباحثين والطلاب على الوصول واستخدام وبناء مجموعات أوسع من المحتوى العلمي العربي في مجال علم السياسة واستخدامها في الأرشيف الرقمي الموثوق به لإغناء المحتوى العربي على الإنترنت.
لمزيد من المعلومات حول الموسوعة السياسيّة – Encyclopedia Political، يرجى التواصل على info@political-encyclopedia.org

استخدامكم لأرشيف مكتبة الموسوعة السياسيّة – Encyclopedia Political يعني موافقتك على شروط وأحكام الاستخدام المتاحة على الموقع https://political-encyclopedia.org/terms-of-use

تم الحصول على هذا المقال من موقع مجلة جامعة الانبار للعلوم القانونية والسياسية ورفده في مكتبة الموسوعة السياسيّة مستوفياً شروط حقوق الملكية الفكريّة ومتطلبات رخصة المشاع الإبداعي التي ينضوي المقال تحتها.

المسؤولية المدنية لرجال الشرطة الناشئة عن اضرار المطاردات – دراسة في ضوء موقف القانون والقضاء الأمريكي

Civil liability of police officers arising from damage to High-Speed Pursuits - study in light of the position of law and the American judiciary

أ.م. د حيدر فليح حسن

جامعة بغداد / كلية القانون

الهاتف: ٠٧٧٠٩٧٣٤٧٧٣

البريد الالكتروني: dr.haiderflayh73@gmail.com

Ass Prof Haider flayh Hassan

الملخص:

عندما تم اختراع السيارة، لم يكن يدر في خلد أفراد المجتمع الأمريكي أن هنالك مطاردات سوف تحصل بين أفراد الشرطة من جهة، وبين المشتبه بهم في محاولة منهم للفرار من الشرطة من جهة اخرى، وذلك عن طريق استخدام السرعة المفرطة والتي قد تكون متهورة في بعض الأحيان. ولكن لسوء الحظ فأن مثل هذه المطاردات التي تتم في الشوارع الرئيسية للمدينة وكذلك الشوارع الفرعية أصبحت أمرا حقيقيا وليس مجرد مادة خيالية يتم افتعالها على شاشات التلفاز لتسلية الجمهور.

وقد نجم عن بعض هذه المطاردات حوادث تسببت بوفاة العديد من الأشخاص وإصابة البعض الأخر منهم، فضلا عن إلحاق الضرر بالممتلكات، الأمر الذي دفع بالمتضررين إلى إقامة دعاوى مدنية ضد أفراد الشرطة بشكل شخصي، وضد الوكالات والأقسام التي يعملون فيها بداعي الإهمال والقيادة المتهورة استنادا إلى المادة ٤٢ من القسم ١٩٨٣ من مدونة الحقوق المدنية الامريكية لعام ١٧٨١ والتي تنص على انه (كل شخص تحت أي قانون أو مرسوم أو لوائح أو عرف ، في أية ولاية أو إقليم أو مقاطعة ، يتسبب في حرمان أي شخص من الحقوق أو الامتيازات أو الحصانات الممنوحة له بموجب الدستور والقوانين ، يكون مسؤولا عن تعويض ذلك الضرر بموجب دعوى قضائية ...). وقد ترتب على بعض هذه الدعاوى كسب مبالغ تعويضات كبيرة جدا أفضت إلى إفلاس بعض وكالات الشرطة. الأمر الذي دفع بهذه الأخيرة وفي سبيل دفع المسؤولية والتقصير عنها إلى اصدار قواعد سلامة او توجيهات مكتوبة لإفرادها بشأن المطاردات ذات السرعة العالية من جهة، والعمل على تطوير مهارات أفرادها في القيادة من جهة أخرى.

Summary

Since the invention of the automobile, no aspect of American life, including crime and its control, has remained untouched by this far-reaching innovation in transportation. Vehicular "hot pursuit"-when suspects in motor vehicles use excessive speed in attempting to elude the police.

Unfortunately, accounts of wild chases across crowded inner city streets, through tree-lined suburban boulevards, and over remote country roads are very real and not merely fictional material created for entertaining television and motion picture audiences. The specter of "hot pursuit," complete with screaming sirens and red or blue flashing lights, has become a recurring fact of modem life.1 So, too, are the mishaps involving police vehicles or the vehicles pursued by the police. Pursuit-related accidents causing personal injury, death or property damage very often lead to lawsuits claiming negligence on the part of police officers, their supervisors and their governmental employers. Some of these suits have resulted in six or seven figure awards and several have nearly bankrupted some municipalities and townships.

المقدمة

عندما تم اختراع السيارة، لم يكن يدر في خلد أفراد المجتمع الأمريكي أن هنالك مطاردات سوف تحصل بين أفراد الشرطة وبين المشتبه بهم في محاولة منهم للفرار من الشرطة، وذلك عن طريق استخدام السرعة المفرطة والتي قد تكون متهورة في بعض الأحيان. ولكن لسوء الحظ فأن مثل هذه المطاردات التي تتم في الشوارع الرئيسية للمدينة وكذلك الشوارع الفرعية أصبح أمرا حقيقيا وليس مجرد مادة خيالية يتم افتعالها على شاشات التلفاز لتسلية الجمهور.

وقد نجم عن بعض هذه المطاردات حوادث تسببت بوفاة العديد من الأشخاص وإصابة البعض الأخر منهم، فضلا عن إلحاق الأضرار بالممتلكات[١]. ففي دراسة استقصائية أجريت لفترة عشر سنوات من عام ١٩٦٧ إلى عام ١٩٧٦، ظهر أن الدعاوى الناشئة عن حالات المطاردة السريعة تحتل المرتبة الثانية في تصنيف الدعاوى المقامة ضد أفراد الشرطة من حيث مبالغ التعويض المدفوعة، ولم تتجاوزها سوى دعاوى استخدام السلاح الناري. وفي دراسة أخرى شملت حالات الوفيات المرورية في الولايات المتحدة الأمريكية من عام ١٩٩٤ إلى عام ٢٠٠٢ والبالغ عددها ٢٦٥٤ حادثة قاتلة نجمت عن مطاردات أفراد الشرطة، لم يكن ١٠٤٨ منهم من المشتبه بهم، بل كانوا من سائقي السيارات الأخرى أو راكبي الدراجات أو المشاة[٢]. الأمر الذي دفع بالمتضررين إلى إقامة دعاوى مدنية ضد أفراد الشرطة بشكل شخصي، وضد الوكالات والأقسام التي يعملون فيها بداعي الإهمال والقيادة المتهورة

استنادا إلى المادة ٤٢ من القسم ١٩٨٣ من مدونة الحقوق المدنية الامريكية لعام ١٧٨١ والتي تنص على انه " كل شخص تحت أي قانون أو مرسوم أو لوائح أو عرف، في أية ولاية أو إقليم أو مقاطعة، يتسبب في حرمان أي شخص من الحقوق أو الامتيازات أو الحصانات الممنوحة له بموجب الدستور والقوانين، يكون مسؤولا عن تعويض ذلك الضرر بموجب دعوى قضائية ...". وقد ترتب على بعض هذه الدعاوى كسب مبالغ تعويضات كبيرة جدا أفضت إلى إفلاس بعض وكالات الشرطة. الأمر الذي دفع بهذه الأخيرة وفي سبيل دفع المسؤولية والتقصير عنها إلى أصدرا توجيهات مكتوبة لإفرادها بشأن المطاردات ذات السرعة العالية من جهة، والعمل على تطوير مهارات أفرادها في القيادة من جهة أخرى [٣].

من هنا جاء هذا البحث ليسلط الضوء على المسؤولية المدنية لأفراد الشرطة ومن خلفهم الوكالات والولايات التي يعملون فيها عن الأضرار الناشئة عن المطاردات السريعة، في ضوء الأحكام الصادرة عن المحكمة الاتحادية العليا أو المحاكم الأخرى. ولكن بعد التعريف بالمطاردات، وبيان اركان المسؤولية الناشئة عنها.

المبحث الأول

التعريف بالمطاردات

لقد عرفت المطاردات بتعاريف عديدة وان تباينت بالألفاظ ولكنها اتحدت في المعنى. فقد عرفت بانها "حدث يضم ضابطا او أكثر من ضباط انفاذ القانون يحاولون إيقاف مشتبه به او منتهك حقيقي للقانون يقود سيارته مستعملا تكتيكات مختلفة، مثل القيادة السريعة، او استعمال الطرق السريعة، او الالتفاف المفاجئ، بل وحتى القيادة القانونية متى رفض الانصياع الى طلب ضباط الشرطة بالتوقف" [٤]. وعرفت بانها "محاولة فعلية من قبل ضباط انفاذ القانون لألقاء القبض على واحد او أكثر من ركاب سيارة متحركة، وذلك من خلال مطاردته بسيارات الشرطة بعد ان رفض السائق محاولة القاء القبض عليه وذلك عن طريق زيادة سرعته وتجاهل محاولة ضباط انفاذ القانون إيقافه" [٥].

تحدد التعاريف أعلاه أربع نقاط رئيسية للمطاردة:

١- ان يكون الضابط المكلف بأنفاذ القانون في سيارة دورية للشرطة، ومن ثم ينبغي التعرف عليه كضابط انفاذ قانون.

٢- ان يكون السائق على علم بمحاولة ضابط انفاذ القانون إيقافه، ويقاوم تلك المحاولة.

٣- ان سبب المطاردة قد يكون مجرد مخالفة مرورية من قبيل تجاوز السرعة، وقد يكون الاشتباه في السائق ارتكابه لجريمة معينة.

٤- لا يشترط في سرعة السيارة ان تكون عالية لحصول المطاردة، ذلك ان موضوع السرعة هو موضوع نسبي، اذ ان السرعة المعتدلة بل وحتى المنخفضة يمكن ان تخلف مخاطر كبيرة في المناطق المزدحمة.

ان إعطاء تعريف واضح للمطاردات يساعد في تحقيق العديد من الغايات:

١- يعطي الضباط فهما واضحا لمتى وكيفية القيام بالمطاردة.

٢- يساعد في تقليل حالات الموت او الإصابات.

٣- يحافظ على المهمة الرئيسية لرجال انفاذ القانون في تطبيق القانون وحماية الأشخاص والممتلكات.

٤- يقلل من مسؤولية البلديات في الحوادث التي تقع اثناء المطاردات، وهذا يتطلب وضع سياسة واضحة يؤخذ فيها بنظر الاعتبار تحقيق التوازن بين مجموعة من المصالح المتضاربة تتمثل في " توقيف المذنبين المعروفين، المحافظة على سلامة رجال الشرطة، والسائقين الهاربين، والركاب، والمارة الأبرياء".

المبحث الثاني

اركان المسؤولية المدنية لرجال الشرطة الناشئة عن اضرار المطاردات

ان لفظ المسؤولية يعني تحمل عاقبة الفعل الذي قام به انسان ما، وهذا الفعل اما ان يكون خارجا عما تامر به قواعد الاخلاق، وقد يكون خارجا عما يأمر به القانون. والمسؤولية بوجه عام تعرف بانها " حالة الشخص الذي ارتكب امرا يستوجب المؤاخذة، او هي محاسبة الشخص عن فعله الذي سبب ضررا للغير، ويفترض فيه مخالفة قاعدة قانونية"[٦].

اما فيما يخص تعريف المسؤولية المدنية فهي " التزام شخص بتعويض الضرر الذي سببه لشخص اخر، ويكون الجزاء فيها بتعويض الضرر الذي ترتب على اخلاله بالتزام يقع عليه"[٧].

وحيث ان لكل شيء اركان تتكون منها ماهيته ويتجسد فيها وجوده، بحيث إذا انتفى وجود أي من تلك الأركان انتفت ماهية الشيء ولم يتجسد وجوده. لذا فان لمسؤولية رجال الشرطة المدنية الناشئة عن انتهاك خصوصية الافراد اركانا ثلاث فلا تنعقد هذه المسؤولية دون توافرها، وهذه الأركان الثلاث تتمثل في الخطأ الذي ينسب لرجال الشرطة، والضرر الذي تسببوا به للشخص المعني، وعلاقة السببية بينهما. من هنا فأننا سنتناول في هذا المبحث هذه الأركان في مطالب ثلاث.

المطلب الأول

الخطأ

يعرف الخطأ في نطاق المسؤولية التقصيرية بانه (الاخلال بالتزام قانوني سابق يصدر عن إدراك)[٨]. في ضوء هذا التعريف يمكن القول بان الخطأ في هذه الصورة من صور المسؤولية المدنية لرجال الشرطة انما يتمثل في مخالفتهم لقواعد السلامة او التوجيهات المكتوبة التي تصدرها الوكالات التي يعملون فيها، فضلا عن القوانين المحلية للولايات والقوانين الاتحادية. وتتضمن قواعد السلامة او التوجيهات التي تصدرها وكالات انفاذ القانون ما يأتي[٩]:

١. ضرورة أن تتم جميع عمليات المطاردة في إطار هذه القواعد او التوجيهات فضلا عن قوانين الولاية وبشكل صارم. ومن ثم يتعين على رجال الشرطة المشاركين بعمليات المطاردة استخدام كافة أنواع

التنبيه سواء الصوتية منها والمتمثلة بالصفارات، أو الضوئية منها والمتمثلة باستعمال الإضاءة الموجودة في سيارات الشرطة والتي تكون باللونين الأزرق والأحمر.

٢. يجب ألا تتم عمليات المطاردة إلا عند الضرورة فقط، لاسيما عندما يكون المشتبه به قد ارتكب أو حاول أن يرتكب جريمة خطيرة، أو عندما يكون الضابط على علم بان المشتبه به إنما يمثل تهديدا مباشرا لسلامة الآخرين.

٣. يجب على أفراد الشرطة المشاركين بعملية المطاردة أن يأخذوا بنظر الاعتبار الأمور الآتية:

أ- الأضرار التي يمكن أن تلحق بالآخرين.

ب- الظروف الحالية للطرق والطقس.

ت- التركيبة الديموغرافية للأرض وما فيها من تضاريس.

ث- ظروف المرور.

ج- خطورة الجريمة المرتكبة.

ح- سرعة المطاردة.

خ- ضرورة المطاردة.

٤. يتعين على أفراد الشرطة تقييم وضع المطاردة باستمرار، والتساؤل عما إذا كانت خطورة الجريمة تبرر الاستمرار في السعي وراء المشتبه به، وضرورة وقف المطاردة إذا وجد الضابط المسؤول أن الاستمرار فيها قد يفضي إلى مخاطر غير مقبولة لاسيما في الحالات الآتية:

أ- إذا تم التعرف على هوية المشتبه به بشكل يسمح بملاحقته في وقت لاحق، وعدم وجود أي ضرورة لمتابعته فورا.

ب- إذا لم يعد موقع المركبة أو الدراجة النارية التي تتم مطاردتها معروفا.

ت- زخم حركة المرور في الطريق الذي تجري فيه المطاردة، وما قد يترتب على ذلك من مخاطر بالمصالح العامة أو الخاصة تفوق إلقاء القبض على المشتبه به.

٥. يجب على الوحدات التي تقوم بعملية المطاردة أن تبين المعلومات الآتية لوحدات المتابعة المتواجدة في أقسام الشرطة:

أ- تحديد وحدة الشرطة التي تقوم بعملية المطاردة.

ب- موقع وسرعة واتجاه المطاردة.

ت- وصف المركبة التي يتم مطاردتها.

ث- عدد الركاب المتواجد فيها.

ج- سبب المطاردة.

٦. على وحدات المطاردة الالتزام بالتوجيهات الآتية عند المطاردة:

أ- عدم استخدام الحواجز على الطريق إلا كأسلوب أخير لإيقاف المشتبه به، وبشكل ينسجم مع خطورة الجريمة المرتكبة من قبله، وبما يتفق تماما مع استخدام القوة.

ب- عدم استخدام القوة القاتلة إلا إذا كانت جميع الوسائل المعقولة لإيقاف المشتبه به واعتقاله قد استنفذت.

ت- عدم استخدام الأسلحة النارية إذا كان هنالك احتمال كبير لإصابة أشخاص أبرياء، أو كان الغرض من الاستخدام يفوق الغرض المستخدمة فيه.

ث- يجب أن يكون عدد وحدات المطاردة بالحد الأدنى، وهو عادة ٣ سيارات، ويمكن تعديل عدد الوحدات المعنية تبعا للظروف.

ج- الحفاظ على مسافة محددة في المطاردة بين وحدات المطاردة وسيارة المشتبه به، وعلى نحو يسمح بالتوقف السريع في حالة توقف سيارة المشتبه به أو إبطاؤها.

ح- ضمان استخدام التردد الراديوي السليم، وأخطار الوكالات الأخرى إذا كانت هنالك ضرورة لطلب الدعم منها.

خ- استخدام المساعدة الجوية متى كان ذلك متاحا.

ان التزام رجال الشرطة بهذه القواعد والتوجيهات غالبا ما يحول دون مسؤوليتهم المدنية عن الاضرار الناشئة عن تلك المطاردات سواء منها التي تلحق بالمشتبه به نفسه او التي تلحق بأشخاص اخرين أبرياء. ففي قضيتي (1994 Jones v. Denomme)[١٠]، وقضية (1996 Blaz v. Dickinson)[١١]، كانت المطاردتان تتمان بسرعة عالية في شوارع المدينة واستمرت هكذا لوقت طويل، الى ان انتهت بحوادث أوقعت إصابات بسائقي سيارات أخرى. وجدت المحكمتان ان المطاردتين قد تمتا وفقا لقواعد السلامة وبناء على ذلك اعتبرت ان رجال الشرطة لم ينتهكوا واجبهم في العناية اللازمة. وعلى النقيض من ذلك فان عدم التزام رجال الشرطة بالقواعد أعلاه يوجب مسؤوليتهم المدنية. ففي قضية (Doern v. Philips estate 1994)[١٢]، وجدت محكمة الاستئناف ان رجال الشرطة قد ارتكبوا اهمالا عندما فشلوا في تقديم المعلومات ذات الصلة بعملية المطاردة الى المراقب في قسم الشرط، علاوة على ذلك وجدت المحكمة ان رئيس المراقبين والمشرف الميداني قد فشلا في تولي القيادة والتوجيه في عملية المطاردة كما هو مطلوب بموجب القواعد والتوجيهات أعلاه، وهكذا قضت المحكمة بان ضابط الشرطة مسؤول بنسبة ٢٥٪ عن الإصابات التي أصيب بها سائق سيارة كانت سيارته قد اصطدمت بالسيارة التي تتم مطاردتها من قبال ضابط الشرطة المعني. وفي قضية (Radke v. M.S. 2005)[١٣]، وجدت المحكمة ان رجال الشرطة مسؤولين عن ١٥٪ من الإصابات التي عانى منها سائق سيارة بعد ان اصطدمت سيارته بشاحنة مسرعة يقودها مشتبه به شاب، وفي مورد تسبيب المحكمة لقرارها قالت بان "رجال الشرطة قد فشلوا في اتباع قواعد السلامة سواء في بداية المطاردة او في الاستمرار فيها"، ففيما يتعلق ببدء عملية المطاردة وجدت المحكمة ان السيارة المسروقة لم تكن تسير بسرعة فيها تهديد للسلامة العامة، وان الجريمة المرتكبة لم تكن خطيرة. وفيما يتعلق بالاستمرار بالمطاردة وجدت المحكمة ان السيارة المسروقة بدأت تسير بسرعة في منطقة سكنية في محاولة من المشتبه به للفرار من دوريات الشرطة بعد ان بدأت بمطاردته.

وتجدر الإشارة الى ان سبب اقدام وكالات انفاذ القانون على إصدار مثل هذه القواعد او التوجيهات هو لتجنب الدعاوى التي تقام عليها من قبل المتضررين من عمليات المطاردة التي يقوم بها أفراد الشرطة والتي قد تتسم في بعض الأحيان بسوء السلوك (الإهمال) او الرعونة في القيادة، لاسيما إذا ما علمنا بأن اي تعويض كبير قد يحكم به على الشرطي المتسبب بالضرر بشكل شخصي قد يتعذر الحصول عليه منه (وبخاصة إذا كان ذلك الشرطي غير مؤمن عليه)، لذلك يفضل المتضرر الرجوع على الوكالة التي يعمل فيها ذلك الشرطي لان هذه الأخيرة غالبا ما تكون نشاطاتها مؤمن عليها من جهة، فضلا عن قدرة تلك الوكالات المالية على تسديد التعويضات للمتضررين من جهة أخرى[١٤].

علما إن مجرد قيام وكالات الشرطة بإصدار تلك القواعد او التوجيهات لا يكفي للقول بانتفاء مسؤوليتها عن الأضرار الناشئة عن تلك المطاردات، بل يتعين فوق ذلك إن تكثف هذه الوكالات من مساعيها لتدريب السائقين والإشراف الدقيق على متابعتهم، لان تحسين التدريب والأشراف قد يؤدي إلى خفض عدد الحوادث التي يترتب عليها إصابات شخصية أو أضرار بالممتلكات.

اما فيما يتعلق بمقدار العناية الواجب على افراد الشرطة بذلها عند قيامهم بتلك المطاردات، فانه وبمقتضى القواعد العامة في المسؤولية التقصيرية عادة ما يقاس بمعيار الشخص المعتاد. ومع ذلك فانه ينظر إلى أفراد الشرطة بشكل مختلف عن الأفراد العاديين، وبالتالي فانه لا يكتفى منهم ببذل عناية الشخص المعتاد فيما يفعلونه، ولكن ينبغي أيضا أن يتمتعوا بقدر معين من المعرفة الخاصة والقدرة، وبناء على ذلك فانه يجب على الأفراد المدربين كأفراد شرطة أن يتصرفوا بطريقة تتفق مع هذا التدريب، وهكذا في حالات المطاردات عالية السرعة يجب على أفراد الشرطة استخدام درجة العناية التي تعتبر معقولة في ضوء تدريبهم وخبرتهم الخاصة وأيضا في ضوء التناسب مع الظروف السائدة في المطاردة. وبالتالي إذا كان رجال الشرطة دون مستوى المهارة والعناية المتوقعة منهم، عندها سيكونون مسؤولين عن الإصابات أو الأضرار الناتجة عن سلوكهم[١٥].

المطلب الثاني

الضرر

يمثل ركن الضرر الركيزة الثانية من الركائز الأساسية الثلاث لقيام المسؤولية المدنية، فليس يكفي لتحقيق هذه المسؤولية ان يقع خطا بل يجب ان يحدث ضررا.

ويقصد بالضرر وفقا للقواعد العامة "المساس بمصلحة المضرور، وهو يتحقق من خلال النيل او المساس بوضع قائم او الحرمان من ميزة، بحيث يصبح المضرور في وضع اسوء مما كان عليه قبل وقوع الخطأ". او هو " اذى يصيب الشخص في حق او مصلحة مالية مشروعة"[١٦].

والضرر على نوعين: مادي يصيب الانسان في ماله (كأتلاف مال او تفويت صفقة) او في جسده (كإصابة تكبد المصاب نفقات). او ضرر ادبي يتمثل في الم ينتج عن إصابة او مساس بالشعور ينتج عن إهانة او تقييد للحرية ينتج

عن حبس دون وجه حق [١٧]. وغالبا ما تكون الاضرار في هذه الصورة من صور المسؤولية المدنية لرجال الشرطة هي اضرار مادية، سواء تمثلت بالإصابات الجسدية بل وحتى الوفاة التي قد تطال المشتبه به الهارب او أحد الركاب معه في السيارة او أحد سائقي السيارات او المارة الأبرياء، او الاضرار التي تلحق بالممتلكات.

وفي الوقت الذي ترفض فيه الولايات القول بمسؤولية افراد الشرطة عن الإصابات التي تلحق بالمشتبه به الذي تتم مطاردته، ففي قضية (Graves v Thomas 2006)[١٨]، قضت المحكمة بعدم مسؤولية أفراد الشرطة الذين حاولوا إيقاف مراهق كان يقود سيارته بسرعة عالية، الأمر الذي أدى إلى فقدانه السيطرة على سيارته واصطدامه بأحد الجدران مما ترتب عليه وفاته. وجدت المحكمة بان ضابط الشرطة لم يكن ينوي إلحاق الضرر بالمراهق، إلا إن هذا الأخير حاول الفرار عن طريق زيادة سرعته الأمر الذي أدى إلى وقوع الحادث ووفاته.

فان الامر يختلف بالنسبة لباقي الركاب في تلك السيارة، وبالنسبة للطرف الثالث البريء. ففيما يتعلق بالمسؤولية نحو الركاب اختلف موقف المحاكم بشأن مسؤولية افراد الشرطة عنها. ففي قضية (Dee v. Pomeroy 1991)[١٩]، كان المدعي راكبا في سيارة تتم مطاردتها من قبل دوريات الشرطة عندما ارتطمت بحاجز صخري وتوفي الراكب، حيث وجدت محكمة الاستئناف في ولاية (Oregon) انه في ضوء المخالفة المرتكبة وهي القيادة بسرعة تصل الى ٧٥ ميلا في الساعة من جهة، وفي ضوء المعلومات التي تؤكد علم رجال الشرطة بوجود ذلك الحاجز في نهاية الطريق من جهة اخرى. فان هذا الإهمال من رجال الشرطة يمكن ان يترتب عليه مسالتهم عن الاضرار التي لحقت بالراكب لاسيما مع وجود ادلة عن اهمال في تدريب افراد الشرطة وفي سياسة تشغيل مركبات الشرطة في حالات الطوارئ. وعلى العكس من ذلك جاء حكم المحكمة في قضية (Fisher v. 2004 Miami-Dade County)[٢٠]، حيث كان افراد الشرطة يطاردون أحد سائقي السيارات الذي يقود سيارته بسرعة ١٠٠-١٢٠ ميلا في الساعة وهو بحالة سكر، وفجأة ارتطمت سيارة المشتبه به بأحد أعمدة الإضاءة في الشارع الامر الذي أدى الى وفاته ووفاة الراكب الذي كان معه. وعند نظر القضية من قبل المحكمة طرحت التساؤل الاتي: هل ان رجال الشرطة مسؤولون عن وفاة الراكب في السيارة التي تمت مطاردتها؟ فكان الجواب بان رجال الشرطة غير مسؤولين عن وفاة ذلك الراكب. وفي قضية (Troupe v. Sarasota county 2005)[٢١]، قضت المحكمة بان قيام أفراد الشرطة بإطلاق النار على سيارة مسرعة كانت تقل المشتبه به في جريمة مخدرات ، لا يوجب مسؤوليتهم عن وفاة احد ركاب تلك السيارة وإلحاق إصابات خطيرة براكب أخر، عندما تحطمت السيارة بوقت لاحق لاصطدامها بأحد الجدران ، وبالتالي فان وفاة احد الركاب وإصابة الأخر لم يكن بسبب

استخدام أفراد الشرطة للقوة المفرطة ، وإنما كان بسبب قرار المشتبه به الفرار لاسيما وان عملية إطلاق النار على المشتبه به كانت معقولة لاعتقاد احد الضباط بان المشتبه به كان مسلحا.

اما فيما يتعلق بالأضرار التي تحلق بالطرف الثالث البريء (سواء اكان سائق سيارة أخرى او سائق دراجة او أحد المارة الأبرياء)، فان الولايات تكاد تجمع على مسؤولية افراد الشرطة عن هذه الاضرار. ففي ولاية (Nebraska) ينص القسم (13-911) من النظام الأساسي فيها على ما يأتي" في حالة الوفاة او الإصابة او الاضرار التي تلحق بممتلكات طرف ثالث بريء بسبب عمل من اعمال أجهزة انفاذ القانون ومنها المطاردات، فان الاضرار التي تلحق بالطرف الثالث تعوض من قبل القسم الذي يعمل فيه ضابط الشرطة المسؤول عن تلك الاضرار. ففي قضية **city of Caddo valley v. George (2000)**[٢٢]، كان أحد اللصوص يقود شاحنته بسرعة عالية تصل الى ٩٠ ميلا في الساعة وكانت تلاحقه مجموعة من دوريات الشرطة، وبعد ان عجزت دوريات الشرطة عن إيقاف المشتبه به عمدت الى تشييد حاجز على الطريق مؤلف من سيارتين من سيارات دوريات الطرق، وتركت مسافة قليلة بين السيارتين تسمح بمرور السيارات ببطيء في الوسط. وعندما كان المدعي يحاول المرور بسيارته بين سيارات الدورية اصطدمت به الشاحنة التي كان يقودها المشتبه به الهارب، تعرض على أثرها المدعي الى إصابات شديدة وعديدة. وعند نظر القضية من قبل المحكمة قضت بان ما نسبته ١٠٪ من الخطأ ينسب الى افراد الشرطة، وبالتالي حكمت عليهم وعلى المقاطعة التي يعملون فيها بدفع تعويض قدره ٢٥ ألف دولار الى المدعي. وفي قضية (**Board of county commissioners of Totten county v. Basset (2000)**[٢٣]، كان المدعون يقودون سيارتهم نحو مدينة (Jackson) عندما واجهوا حاجزا للشرطة، وبتوجيه من أحد ضباط الشرطة قاموا بالمرور من خلال الحاجز في نفس الوقت الذي مرت فيه سيارة المشتبه به (المسلح) بسرعة عالية واصطدمت بسيارة المدعين بعد ان قام بالتخلص من حاجز الشرطة. قضت المحكمة العليا في (Wyoming) بمسؤولية رجال الشرطة على اساس الإهمال لأنهم فشلوا في تحديد مكان إقامة الحاجز وفي تحذير المدعين من وجود مطاردة عالية السرعة، ورفضت تمسكهم بالحصانة المقيدة وقضت بان التمسك بالحصانة يجب ان يكون في الحالات الضرورية فقط. وفي قضية (**Henery v. city of Omaha (2002)**[٢٤]، قضت محكمة الولاية بمسؤولية افراد الشرطة عن الإصابات التي لحقت بسائق دراجة كان يقود دراجته عندما اصطدمت به احدى دوريات الشرطة اثناء احدى المطاردات، ولعدم قناعة المدينة بالحكم قامت باستئنافه مدعية ان سائق الدراجة لم يكن طرفا بريئا ذلك ان ضابط الشرطة كان قد فعل أضواء سيارته المنبهة وقام بالضغط مرارا على منبه السيارة وحاول الابتعاد قدر المستطاع عن سائق الدراجة الا انه فشل في ذلك، ومع هذا جاء حكم محكمة الاستئناف مؤيدا لحكم محكمة الولاية. وفي قضية **Mumm v.**

(2006 Mornson)[٢٥] قضت المحكمة بمسؤولية ضابط الشرطة عن وفاة أحد المشاة بسبب المطاردة التي قام بها لأحد المشتبه بهم الهاربين، حيث وجدت المحكمة أن شخصية المشتبه به كانت معروفة وانه لم يكن مجرما خطيرا، وبالتالي فلم يكن هنالك من داع لمثل هذه المطاردة التي أفضت إلى وفاة أحد المشاة الابرياء فحكمت المحكمة لزوجته بالتعويض (وهذه احدى صور الضرر المعنوي الناشئ عن اضرار المطاردات).

المطلب الثالث

العلاقة السببية

تعني العلاقة السببية ان يكون الضرر نتيجة ماشرة لإخلال المدين بواجبه القانوني. بمعنى ان تكون حالة الوفاة او الإصابة التي لحقت بالأشخاص او الاضرار التي لحقت بالأموال من جراء اهمال رجال الشرطة او رعونتهم المتمثلة بعدم التزامهم بقواعد السلامة او التوجيهات الإدارية التي تصدرها الوكالات التي يعملون فيها.

وعلاقة السببية ركن مستقل عن ركني الخطأ والضرر، اذ قد يقع الضرر وتنهض العلاقة السببية ومع ذلك تنتفي صفة الخطأ عن الفعل الضار، ففي قضية (Graves v. Thomas 2006)[٢٦] السالفة الذكر لم تكن وفاة المراهق بسبب عملية المطاردة، بل بسبب السرعة العالية التي كان يقود بها سيارته الامر الذي أدى الى فقدانه السيطرة على سيارته واصطدامه بأحد الجدران مما أدى الى وفاته.

ولقد أثير تساؤل فيما إذا كان حسن النية من قبل أفراد الشرطة والمتمثل بامتثالهم للقواعد والتوجيهات السالفة الذكر والتي تضعها الوكالات التي يعملون فيها يمكن أن يكون أساسا للدفاع في مواجهة الدعاوى المقامة ضدهم والناشئة عن الإصابات الشخصية أو الإضرار بالممتلكات؟

للإجابة على هذا السؤال يمكن القول، إن ضابط الشرطة الذي يتجاهل عمدا قواعد السلامة وتوجيهات الوكالة التي يعمل فيها والتي تنظم عملية المطاردات، سوف يكون من الصعب عليه الادعاء بحسن النية كدفع يمكن له أن يتمسك به في الدعوى المقامة ضده. علما أن المسؤولية هنا لا تقتصر على الضابط فقط، بل تمتد أيضا إلى الوكالة التي يعمل بها على اعتبار أنها قد فشلت في القيام بواجبها في إفهام توجيهاتها إلى الأفراد التابعين لها الأمر الذي ترتب عليه الأضرار بالمدعي. ففي قضية Morgan v. Beaumont police department) 2016)[٢٧]، كان الضابط (Stehli)، يراقب حركة المرور في أحد شوارع المدينة، عندما شاهد شاحنة زجاجها الأمامي مهشما والضوء الذي في خلفية السيارة مكسورا، فقام بالاستعلام عن لوحة تلك المركبة وقام بتشغيل أضواء سيارة الشرطة وصفارتها لمرة واحدة مطالبا سائقها (Thomas Durnin) بالتوقف، بيد أن هذا الأخير رفض الانصياع للأمر وفر مسرعا، الأمر الذي دفع بضابط الشرطة إلى مطاردته. وبعد مرور ١٢ دقيقة على المطاردة عبرت سيارة

المشتبه به الخطوط الصفراء المزدوجة الموجودة في منتصف الشارع واصطدمت بسيارة أخرى كان يقودها (Mike Morgan)، والذي أصيب إصابة خطيرة توفي على أثرها في وقت لاحق. في حين أدين (Durnin) بجريمة القتل من الدرجة الثانية.

قدمت أرملة (Morgan) وابنته شكوى تضمنت الادعاء بالقتل غير المشروع ضد مدينة (Beaumont) وإدارة الشرطة فيها، دفعت كل من المدينة وإدارة الشرطة بالقسم ١٧٠٠٤٧ من قانون المركبات والذي يوفر للكيانات العامة حصانة من المسؤولية عن الإصابات الناجمة عن مطاردات الشرطة للمشتبه بهم، كما ذكر المدعى عليهما بان هنالك سياسات وإجراءات خاصة بمطاردة المركبات المشتبه بها.

أصدرت المحكمة حكما موجزا يقضي بعدم مسؤولية المدعى عليهما استنادا إلى الحصانة التي يتمتعون بها بموجب القسم ١٧٠٠٤٧ من قانون المركبات. بيد أن محكمة الاستئناف نقضت الحكم الابتدائي عام ٢٠١٦، وخلصت إلى إن المدعى عليهما لم يقدما أية أدلة تثبت أن شرطة المدينة كانت قد أصدرت سياسات وإجراءات تتعلق بمطاردة المركبات على النحو المطلوب في القسم ١٧٠٠٤٧ من قانون المركبات، فضلا عن ان المحكمة كانت قد لاحظت ان السياسات المذكورة يتعين أن يصادق عليها جميع الموظفين كتابة على أنهم قد قرأوها وفهموها، وهو أمر لم يحصل في الدعوى المذكورة. وبالتالي تنهض مسؤولية المدينة وإدارة الشرطة فيها التقصيرية في مواجهة المدعية وابنتها.

علما أن الإدارة التي تعتمد على توجيهات لا تتفق مع ما هو مطلوب من قبل قوانين الولاية، أو التوجيهات التي تفشل في معالجة الظروف الخاصة قد تبقى مسؤولة إذا تقرر في وقت لاحق إن الضابط قد تصرف بشكل مهمل. ففي قضية (**city of Indianapolis v. Earl Rhodora 2012**)[٢٨]، رفضت محكمة الاستئناف الدفع بالحصانة الذي تمسكت به ولاية (Indianapolis) وادارة الشرطة فيها في قضية تتلخص وقائعها بانه في يوم ٨/مايو-أيار/٢٠٠٨ وفي حوالي الساعة ١١ صباحا استجاب الضابط (Shannon Harmon) وهو أحد ضباط شرطة الدوريات في ولاية (Indianapolis) لمكالمة تتعلق باحتمالية وقوع عملية سطو مسلح على متجر لبيع الأقراص، حيث أوضحت الشرطة ان أحد الشهود كان قد لاحظ قيام شخصين بفتح الباب الامامي للمتجر المذكور بالقوة، وان سيارة من نوع (Chrysler) حمراء كانت متوقفة في احد الطرق الفرعية القريبة من المتجر، وعند اقتراب الضابط المذكور من مكان الحادث شاهد السيارة المتوقفة وشاهد رجلا فيها يرتدي قفازات خضراء (وقد تم التعرف عليه لاحقا بانه (Michael Gaddie) جالسا

في مقعد السائق، وعندما رأى المشتبه به (Gaddie) سيارة الشرطة حاول الانسحاب من ذلك الطريق الفرعي في محاولة واضحة منه للهرب ودخل الى منطقة سكنية، عندها قام الضابط بتفعيل أضواء الطوارئ في سيارته وصفارات الإنذار وقام بمطاردته، ووفقا لتقارير الضابط المذكور فان المشتبه به بدا يزيد في سرعته بشكل كبير حتى وصلت الى ٦٠ ميلا في الساعة وبدا بالابتعاد عن سيارته الضابط (Harmon) ومع ذلك فان الاخير استمر بمطاردته دون ان تتجاوز سرعته ٥٠ ميلا في الساعة، وقد تجاوز المشتبه به جميع إشارة التوقف المرورية في حين توقف عندها الضابط، وعند الوصول الى شارع ٦٢ تجاوز المشتبه به الخط الوسطي وعبر الى الاتجاه المعاكس الامر الذي عرض حياة العديد من الاشخاص فضلا عن السيارات للخطر، ومع ذلك واصل الضابط مطاردته، وفي نهاية المطاف اصطدم المشتبه به بسيارة المدعية (Earl) وقد تسبب لها بإصابات عديدة، عندها اقامت المدعية دعواها ضد الولاية وادارة الشرطة فيها بسبب الإصابات التي لحقت بها، وقد استندت في دعواها الى قرار الضابط بمواصلة المطاردة دون إيلاء أي اعتبار لسلامة باقي السائقين والمشاة الاخرين في المنطقة، وقد تمسكت المدينة وادارة الشرطة فيها بالحصانة ضد المسؤولية استنادا الى القسم 34-13-3- من قانون المطالبات القضائية لمدينة(Indianapolis) والذي ينص على توفير الحصانة ضد دعاوى المسؤولية التقصيرية التي تقام على الجهات الحكومية وموظفوها بسبب تنفيذهم للقانون. بيد ان محكمة الاستئناف رفضت هذا الدفع استنادا الى احكام القسم 9-21-1-8-d-1 من مدونة ولاية (Indianapolis) والذي ينص على ان الشخص الذي يقود سيارات الطوارئ ومنها سيارات الشرطة لا يعفى من واجب القيادة مع إيلاء الاعتبار الواجب السلامة لجميع الأشخاص، وهو الامر الذي لم يحدث في هذه الدعوى.

يبقى أن نقول إن عبء الإثبات في حوادث المطاردات إنما يقع على عاتق المتضرر، وذلك عن طريق إثبات الضرر الذي لحق به من جهة، واثبات الإهمال أو سوء السلوك من قبل الضباط المعنيين ووكالاتهم من خلفهم من جهة أخرى. فإذا استطاع إثبات ذلك انتقل عبء دفع المسؤولية إلى الوكالة وأفراد الشرطة الذين يتعين عليهم أن يثبتوا أنهم قد تمسكوا حدود القواعد والتوجيهات سالفة الذكر ومع هذا فقد وقع الضرر، فإذا استطاعوا أن يثبتوا ذلك رفعت عنهم المسؤولية[٢٩].

المبحث الثالث

موقف القضاء الأمريكي من المسؤولية المدنية لإفراد الشرطة الناشئة عن أضرار المطاردات

سوف نحاول في هذا المبحث أن نقف على بعض السوابق القضائية للمحاكم الأمريكية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لإفراد الشرطة والناشئة عن أضرار المطاردات، سواء

على مستوى المحكمة الاتحادية العليا، أو باقي محاكم الولايات.

المطلب الأول

موقف المحكمة الاتحادية العليا

هنالك قراران مهمان صادران عن المحكمة الاتحادية العليا يمكن أن يمثلا أساسا لأي نقاش يتعلق بموقف الدستور الاتحادي من حيث صلته بمطاردات رجال الشرطة وما قد ينشا عنها من أضرار بموجب التعديل الرابع من الدستور الأمريكي (والمتعلق بحماية الخصوصية الشخصية ضد عمليات التفتيش غير المعقولة)، والتعديل الرابع عشر (والمتعلق بمنع الدولة من حرمان مواطنيها من بعض الحقوق الأساسية، والتي تعتبر ضرورية لمفاهيم المساواة او الحرية، من قبيل الحق في الاستقلال والكرامة...).

القرار الأول كان في قضية (Brower v. County of Inyo 1989)[٣٠]، حيث قضت المحكمة الاتحادية العليا بأن وفاة سائق سيارة تمت مطاردته من جراء اصطدامه بحاجز كان أفراد الشرطة قد وضعوه على الطريق لإيقافه لا يمثل انتهاكا للتعديل الرابع من الدستور الأمريكي، لان الشرطة من حقها أن تتخذ الإجراءات اللازمة لمنع المشتبه به من الفرار، ومع هذا فانه ينبغي ان يتم وضع الحواجز بأماكن وبطريقة تسمح للأشخاص الذين يقتربون منها من رؤيتها في الوقت المناسب للتوقف طوعا وتجنب وقوع الحوادث.

في هذه القضية كان المشتبه به يقود سيارة مسروقة بسرعة عالية، محاولة منه للفرار من وحدات الشرطة التي كانت تقوم بمطاردته، وعندها استخدمت وحدات المطاردة المصابيح الأمامية للسيارة الأمر الذي أدى إلى حدوث حالة تشبه العمى الوقتي لدى المشتبه به، ومن ثم اصطدامه بالحاجز الموضوع على الطريق ووفاته. قضت المحكمة الابتدائية بان عملية وضع الحواجز على الطريق في هذه الحالة لم تكن منطقية في ظل الظروف التي تمت بها المطاردة. وقد أيدت محكمة الاستئناف حكم المحكمة الابتدائية. بيد أن المحكمة الاتحادية العليا نقضت الحكم واعتبرت أن إجراء الشرطة بوضع الحواجز على الطريق بغية إلقاء القبض على المشتبه به يمثل إجراء مقبولا وان ترتب عليه وفاة المشتبه به، وبالتالي فهو لا يمثل أي انتهاك للحقوق الدستورية المنصوص عليها في التعديل الرابع للدستور الأمريكي.

وفي قضية (Sacramento v. Lewis 1998 county of)[٣١]، قضت المحكمة الاتحادية العليا، بان اعتقال المشتبه به يمكن أن يبرر القيادة المتهورة والمروعة التي يلجا إليها أفراد الشرطة. ومن ثم فان ضابط الشرطة لم ينتهك الإجراءات القانونية الواجبة بموجب التعديل الرابع عشر من الدستور الأمريكي، إذا ما تسبب بالوفاة من خلال الإهمال أو اللامبالاة عندما قام بمطاردة المشتبه به بسرعة عالية بهدف إلقاء القبض عليه.

في هذه القضية كان المدعي سائقا لدراجة نارية ورفض أن يتوقف عندما طلب مأمور الشرطة منه ذلك، عندها قام نائب المأمور

بالقيادة بشكل سريع واصطدم بالدراجة مما أسفر عن مقتل سائقها. أصدرت المحكمة الابتدائية حكما موجزا لصالح نائب المأمور حيث قضت بعدم مسؤوليته عن وفاة السائق. ولكن محكمة الاستئناف نقضت ذلك الحكم ووجدت بان نائب المأمور كان قد تصرف بشكل متهور ومستهتر عندما قاد بشكل سريع مما عرض حياة الأشخاص للخطر، فضلا عن تأكيدات أخرى تضمنت تجاهل النائب على ما يبدو للإجراءات الإدارية التي توجب عليه أن يستفسر من مركز القيادة عن خطورة الجريمة المرتكبة من قبل سائق الدراجة للوقوف على مدى ضرورة القيادة بسرعة عالية بل وقد تكون متهورة في بعض الأحيان بغية إلقاء القبض عليه. كما وجدت المحكمة انه لا يوجد خطر في حالة ترك المشتبه به يهرب ولكن الخطر في إيذاء الآخرين سيكون أكبر عند متابعة المطاردة. ولهذا قررت محكمة الاستئناف ضرورة تقديم المدعى عليه للمحاكمة. ولكن المحكمة الاتحادية العليا نقضت حكم الاستئناف وقالت: أن اللوم في هذه الحادثة إنما يقع على سائق الدراجة النارية لرفضه التوقف رغم الأمر الصادر إليه بذلك، كما رفضت هذه المحكمة الحجة القائلة بان هذه الدعوى تحكمها الحماية المنصوص عليها في التعديل الرابع من الدستور الأمريكي والمتعلقة بعمليات التفتيش والقبض غير المعقولة حيث وجدت المحكمة الاتحادية العليا أن نائب المأمور لم يسعى عمدا لإنهاء حياة السائق. كما وجدت المحكمة أيضا أن فرض المسؤولية على أفراد الشرطة في حالات الوفاة أو الإصابات الناتجة عن المطاردات عالية السرعة والتي عادة ما تستند فيها المحاكم إلى معيار الإهمال واللامبالاة وأحيانا أخرى الطيش، يتجاهل حقيقة إن إفراد الشرطة يتعين عليهم في بعض الأحيان إن يتخذوا قرارات مهمة بضرورة مطاردة المشتبه به لاسيما إذا كان من المتعذر الحصول على فرصة ثانية للمطاردة. ومع هذا فانه يتعين على افرد الشرطة أن يعملوا على تحقيق الموازنة بين المطاردة السريعة بغية توقيف المشتبه به، وبين الآثار الخطيرة بل والمميتة في بعض الأحيان التي قد تلحق به أو بالركاب أو المارة أو السائقين الآخرين. وبالتالي فان مسائلة رجال الشرطة بموجب التعديل الرابع سوف يكون أمرا غير مبرر لاسيما مع سعي أفراد الشرطة لعدم إلحاق الأذى بالمشتبه بهم، ولكن يمكن مسائلتهم مدنيا بموجب المادة ٤٢ من القسم ١٩٨٣ من مدونة الحقوق المدنية الامريكية.

المطلب الثاني

موقف المحاكم الابتدائية والاستئناف

لقد قامت المحاكم الابتدائية ومحاكم الاستئناف بتطبيق وتنقيح المبادئ المشار إليها في قضية (Brower v. County of Inyo) المشار إليها أعلاه في العديد من الدعاوى.

ففي قضية (2004 Slusarchuk v. Hoff) [٣٢] ، قضت محكمة الاستئناف بان إجراءات إفراد الشرطة لحمل السائق على التوقف حتى وان كانت غير معقولة، قد لا تكفي للقول بمسؤوليتهم عن الأضرار الناجمة بسبب قرار سائق السيارة عدم الانصياع للأوامر الصادرة إليه بالتوقف، بل وعلى العكس من ذلك محاولته الفرار، حتى وان ترتب

على تلك المطاردة وفاة سائق السيارة وإصابة أشخاص آخرين كانوا معه.

وفي قضية **2005 Sanders v. city of Union springs)** [٣٣]، قضت المحكمة الابتدائية بعدم مسؤولية أفراد الشرطة عن وفاة الطفل الراكب في السيارة التي اصطدمت بها سيارة المشتبه به والذي كانت تطارده الشرطة، لان غايتهم كانت اعتقال المشتبه به الهارب ولم يكن الاصطدام بالسيارة الثانية يدور في خلدهم.

وفي قضية **Chenoweth v. Estate of 2005 Wilson)** [٣٤]، قضت المحكمة الابتدائية بعدم مسؤولية ضابط الشرطة الذي كان يحاول فرض القانون من خلال مطاردته لسائق شاحنة كان يشتبه بأنه في حالة سكر، مما أدى إلى اصطدام تلك الشاحنة بسيارة أخرى ووفاة سائق تلك السيارة.

وفي قضية **Wade v. City of 2006 Chicago)** [٣٥]، قضت المحكمة الابتدائية عام ٢٠٠٦، بان ضابط الشرطة الذي طارد سائق السيارة في منطقة مزدحمة وسط المدينة، لم يكن مسؤولا عن الإصابات التي لحقت بالمشاة وذلك عندما قام سائق السيارة بقيادة سيارته على الرصيف، وبالتالي فان الضابط الذي لم يتجاوز حدود السرعة المقررة قانونا لا يمكن القول انه قد تصرف بتهور ورعونة حتى يمكن القول بمسؤوليته.

وعلى العكس من القضايا السالفة الذكر، قضت المحاكم بمسؤولية أفراد الشرطة الذين تسببوا بحالات وفاة أو إصابات أخرى بالأشخاص متى كان ذلك نتيجة لتهورهم ورعونتهم. ففي قضية **1992 Fagan v. city of Vineland)** [٣٦]، كان أحد ضباط الشرطة في مدينة (Vineland) بولاية نيوجيرسي، يقوم بدورية اعتيادية بسيارته عندما شاهد سيارة تسير وفيها عدد من الركاب وكان أحدهم يقف على سقفها، ولم تكن تلك السيارة مسرعة. فتحرك الضابط لإيقاف تلك السيارة وتحذير الشخص الواقف على سقفها. وعندما قام الضابط بتنشيط الأضواء العلوية لسيارة الشرطة بدأ سائق تلك السيارة بالإسراع شيئا فشيئا، وعندما حاول ضابط دورية أخرى اعتراض طريق السيارة، انحرفت واصطدمت بشاحنة صغيرة مما أدى إلى تحطم السيارتين ومقتل اثنين من ركاب الشاحنة واحد ركاب السيارة التي كانت تتم مطاردتها.

أقيمت دعوى مدنية ضد الضباط المعنيين وإدارة شرطة المدينة بمن فيهم رئيس الشرطة، حيث قال المدعون بان رئيس المدينة ورئيس الشرطة كانا قد انتهكا المادة ٤٢ من القسم ١٩٨٣ من مدونة الحقوق المدنية الامريكية، والتعديل الرابع عشر من الدستور الأمريكي وذلك لتقصيرهم في تدريب ضباطهم والإشراف عليهم بشكل سليم لاسيما في عمليات المطاردة السريعة. أصدرت المحكمة الابتدائية حكما ابتدائيا لصالح المدينة وضباط الشرطة فيها، بيد أن محكمة الاستئناف

نقضت ذلك الحكم عام ١٩٩٤، مؤيدة ادعاء المدعين وناسبة التقصير إلى المدينة وقسم الشرطة فيها لعدم توفير التدريب المناسب لضباطها.

وفي قضية (2005 Conklin v. Garrett)[٣٧]، قضت المحكمة الابتدائية بان ضابط الشرطة المدعى عليه فشل في إثبات انه قد تابع المشتبه به بحسن نية خلال مطاردة عالية السرعة، وهو الأمر المطلوب للقول بحصانته بموجب قانون ولاية تكساس، حيث كان سائق سيارة قد رفع دعوى ضد ضابط الشرطة لان سيارته قد تضررت بسبب اصطدام سيارة المشتبه به بها، حيث ثبت ان الضابط المذكور لم يقيم المخاطر التي ستلحق بالجمهور من جراء تلك المطاردة.

وفي قضية (2005 Harris v. Coweta County)[٣٨]، قدم نائب المقاطعة (Timothy Scott) مع المشرف عليه، طعنا استئنافيا طالبوا فيه بالحصانة القضائية ضد الملاحقات المدنية المنصوص عليها في المادة ٤٢ من القسم ١٩٨٣من مدونة الحقوق المدنية الأميركية لعام ١٧٨١، والتي أقامها سائق سيارة ادعى فيها بان النائب المذكور كان قد انتهك حقه الدستوري المشار أليه في التعديل الرابع من الدستور الأمريكي عن طريق استخدام القوة المفرطة أثناء مطاردة عالية السرعة، وان المشرف على النائب كان قد أذن بشكل غير صحيح باستخدام تلك القوة. حيث وجدت محكمة الاستئناف عام ٢٠٠٥، إن النائب الذي قام بصدم سيارة المدعي من الخلف عندما كان يقود بسرعة عالية لا يحق له التمتع بالحصانة.

وتتلخص وقائع هذه القضية في ان سائق السيارة (المدعي) كان قد تجاوز السرعة المحددة قانونا ، عندها قام نائب المقاطعة (المدعى عليه) بإنارة أضواء سيارته الزرقاء ومطالبا إياه بالتوقف ، ولكن السائق المذكور استمر بالقيادة السريعة متجاوزا باقي السيارات من خلال السير على الخطوط الصفراء المزدوجة الموجودة في وسط الشارع ، ثم دخل في حدود مقاطعة مجاورة واستمر في الفرار بعد أن واجهته إحدى سيارات الشرطة في تلك المقاطعة ، عندها طلب النائب تصريحا لمتابعته في حدود تلك المقاطعة واستخدام مناورة خاصة لإيقافه تتمثل في صدم السيارة في نقطة محددة من الخلف ، الأمر الذي يجعل منها تدور حول نفسها وتتوقف . وقد ادعى المدعي انه لم يكن قد تلقى تدريبا على إجراء تلك المناورة، وانه وباقي الضباط التابعين له لم يتم تدريبهم على تلك المناورة حتى بعد وقوع الحادث، وان النائب كان قد نفذ الأذن الممنوح له للقيام بتلك المناورة. وبعد حصول النائب على التصريح للقيام بالمناورة المذكورة، وجد انه لا يستطيع القيام بها لان السيارة كانت تسير بسرعة عالية، وبدلا من ذلك قرر الاصطدام بالسيارة بشكل مباشر مما تسبب في فقدان السائق (المدعي) للسيطرة عليها وانحرافها عن الطريق واصطدامها بأحد الجدران، الأمر الذي ترتب عليه تحطمها وإصابة السائق بجروح بليغة.

في ظل هذه الظروف وجدت محكمة الاستئناف ان الاصطدام بشكل مباشر بسيارة المدعي كان يمثل استخداما مفرطا للقوة القاتلة، على الرغم من عدم وجود أية ضرورة توجب استخدام مثل هذه القوة في هذه الحالة طالما انه لم يكن هنالك أي دليل على ارتكاب السائق لجريمة تنطوي على إلحاق أو التهديد بإلحاق أي أذى جسدي خطير، وانه لم يكن يشكل خطرا جسديا لا على النائب ولا على غيره. وان جريمة (المدعي) الوحيدة كانت القيادة السريعة، ومن غير المعقول استخدام القوة القاتلة لإيقافه، كما أن مخالفة قوانين المرور لا تمثل تهديدا خطيرا تستوجب معه استخدام القوة القاتلة. وبناء على ذلك وجدت هيئة المحلفين إن النائب (المدعى عليه) كان قد انتهك حقوق السائق (المدعي)، كما رفضت المحكمة مسائلة المشرف الذي صرح بإجراء المناورة والتي كان من المفترض أن تتم بسرعة اقل ومن قبل ضباط مدربين بشكل صحيح، طالما أن المناورة لم تنفذ. كما أن الاصطدام بالسيارة بشكل مباشر لم يكن أمرا مصرحا به من قبل المشرف، وبالتالي فان المشرف لم يكن مسؤولا عن الحادث المذكور. علما أن النائب كان قد دفع بان السرعة العالية التي كان السائق يقود بها سيارته كان من الممكن أن تتسبب بإصابات جسدية محتملة لسائقي السيارات الأخرى والمشاة، بيد أن محكمة الاستئناف رفضت هذا الدفع وقضت بمسؤولية النائب التقصيرية.

الخاتمة

في نهاية هذا البحث يمكن ان نسجل اهم النتائج والمقترحات التي توصلنا اليها:

أولا: النتائج

١- ان عمليات المطاردة غالبا ما تتم بمعدلات سرعة عالية لا تراعى فيها قواعد المرور او قواعد السلامة. الامر الذي قد ينتج عنه مخاطر عالية سواء فيما يتعلق بفقدان الحياة او حدوث إصابات خطيرة بالأشخاص او اضرارا جسيمة بالممتلكات.

٢- يتعين على وكالات الشرطة وضع سياسات واضحة فيما يتعلق بعمليات المطاردة يؤخذ فيها بنظر الاعتبار تحقيق التوازن بين مجموعة من المصالح المتضاربة، تتمثل في القاء القبض على المذنبين ومنتهكي القانون من جهة، والمحافظة على سلامة رجال الشرطة والسائقين الهاربين والركاب والمارة الأبرياء من جهة أخرى.

٣- ان قيام وكالات الشرطة بوضع قواعد سلامة تحدد سياستها فيما يتعلق بعمليات المطاردات وافهامها لرجال الشرطة، فضلا عن توفير المدربين المتخصصين بعمليات المطاردة يمكن ان يوفر لها الحصانة ضد دعاوى المسؤولية التقصيرية التي يمكن ان ترفع ضدها.

٤- يتعين على رجال الشرطة للتمسك بالحصانة ضد دعاوى المسؤولية التقصيرية التي ترفع ضدهم، ان يثبتوا انهم قد طبقوا وبحسن نية كافة قواعد

السلامة بشكل كامل، فضلا عن تطبيق كافة القوانين المحلية والاتحادية الخاصة بالمرور، وبخلافه ستنهض مسؤوليتهم المدنية.

٥- يتعين على المتضرر من عمليات المطاردة ان يثبت اركان المسؤولية المدنية الثلاث من خطأ ينسب الى رجال الشرطة المشاركين بعمليات المطاردة، وما أصابه من ضرر، فضلا عن اثبات علاقة السببية بينهما.

٦- يبدو ان موقف المحاكم الامريكية بدا يميل في السنوات الأخيرة للإقرار بمسؤولية رجال الشرطة ومن خلفهم الوكالات والولايات التي يعملون فيها عن الاضرار الناشئة عن عمليات المطاردة لاسيما إذا كانت تلك الاضرار قد لحقت بأشخاص أبرياء.

المقترحات

١. نقترح على المشرع العراقي، والجهات المختصة في وزارة الداخلية، وضع سياسات او تعليمات واضحة تخص عمليات المطاردة التي تقوم بها وحدات الشرطة (على غرار ما هو موجود في الولايات المتحدة الامريكية)، وان تتسم تلك السياسات والتعليمات بالوضوح والدقة، وان يتم التأكد من اطلاع رجال الشرطة عليها وفهمهم إياها.

٢. توفير المدربين المتخصصين بتدريب سائقي سيارات الشرطة للتقليل من حوادث المطاردات قدر الإمكان.

الهوامش

1- Thomas Frank – High-speed police chases have killed thousands of innocent by standers.

2- Bernard j. Farber – civil liability for law enforcement pursuit driving 1 – Aele Monthly – civil liability law section – 2007 – p. 101.

3- Brian S. Batter ton -Motor vehicle pursuit liability – public agency training council.

4- **www.dictionary.com** متاح على الموقع الالكتروني

5- Hugh Nugent Edward F. Connors، ill J. Thomas McEwen and Lou Mayo-Restrictive Policies for High-Speed Police Pursuits-National Institute of Justice-p1.

6- Roland B. Standler-Elements of torts in the usa-2011-p3.

7- Civil liability definition legal definition **Legal-dictionary.thefreedictionary.com** متاح على الموقع الالكتروني

8- Roland B. Standler-op cit. p8.

٩- انظر على سبيل المثال California law enforcement Vehicle pursuit – Guidelines – 2006.

١٠- مشار اليها في Eugene Mazzuca- CHASING SUSPECTS AND PURSUING THE TORT OF NEGLIGENT INVESTIGATION-Blaney McMurtry LLP-2006- p 5.

11- Op cit-p 4.

12- **Quizlet.com** متاحة على الموقع الالكتروني

13- **www.courts.gov.bc.ca** متاحة على الموقع الالكتروني

14- Richard G. Zevits – police civil liability and the law of high-speed

pursuit – Marquette law review – volume 70 – issue 2 – 1987.p 238

15-Scott Adams – vehicle pursuit – criminal justice institute – school of law enforcement supervision. 2010 – P 2

وانظر أيضا

Alpert, G. & Smith, W. – pursuit driving, the law and the liability – chapter 2 – Springer 2014, p.24.

16- Roland B. Standler-op cit. p10.

17 -Stephen D. Sugarman-tort in law-international encyclopedia behavioral and social sciences-p2-3.

18- Casetext.com متاحـــة علـــى الموقـــع الالكتروني

19- Law.justia.com متاحـــة علـــى الموقـــع الالكتروني

٢٠- مشار اليها في

Victor E. Kappeler – critical issues in police civil liability – fourth edition – Waveland Press, Inc. – 2007 – p 152.

21- Caselaw.findlaw.com متاحـــــة علـــــى الموقع الالكتروني

22- Caselaw.findlaw.com متاحـــة علـــى الموقع الالكتروني

23- www.casebriefs.com متاحـــــة علـــــى الموقع الالكتروني

٢٤- مشار اليها في

Patrick T. O'Conner & William L. Norse, Jr. – police pursuit: a comprehensive- look at board spectrum of police pursuit liability and law-2006.

٢٥- مشار اليها في

Jessica E. Schwie, Jardine Logan and Obrien – Governmental immunities in Minnesota – 2006 immunity update – p.10.

٢٦- مشار اليها في

David W. Lee – 2015 handbook of section 1983 litigation – Wolters kluer – 2015 – P. 2-118.

27- Caselaw.findlaw.com متاحـــة علـــى الموقع الالكتروني

28- www.ing.gov متاحـــة علـــى الموقـــع الالكتروني

29- Travis N. Jenson – cooling the hot pursuit: toward a categorical approach – Indiana law journal – vole 73 – 1998 – p.1284-1285.

٣٠- مشار اليها في

Mike Rainwater – Roadblock county law update – Rainwater hotel and Sexton, p.a. – injury lawyers – 2001.

٣١- مشار اليها في

Matthew D. Umhofer – confusing pursuit Sacramento v. Lewis and the future of substantive due process in the executive setting – Santa Clare law review – volume 41 – number 2 – 2000 – p.438.

٣٢- مشار اليها في

Frank D. Wagner – United States reports – volume 541 – cases adjudged in the Supreme Court ah October team – 2003, 2004 – uncoated permanent printing paper – Washington – 2006 – p.988.

٣٣- مشار اليها في

Bernard J. Farber – Op cit. p.105.

34- Op cit. p.108.

35- Op cit. p.107.

٣٦- مشار اليها في

Martin A. Schwartz – section 1983 litigation: clime and defenses – fourth edition – volume 1 – Wolters kluer – 2017 – p.97-98.

37- Bernard J. Farber – Op cit. p.107.

٣٨- مشار اليها في

Daniel E. Hall – criminal law and procedure – seventh edition – can gage learning – 2015 – p 277.

المصادر

1. Alpert, G. & Smith, W. – pursuit driving, the law and the liability – chapter 2 – Springer 2014.
2. Bernard j. Farber – civil liability for law enforcement pursuit driving 1 – Aele Monthly – civil liability law section – 2007.
3. Brian S. Batter ton - Motor vehicle pursuit liability – public agency training council.
4. California law enforcement Vehicle pursuit – Guidelines – 2006.
5. Daniel E. Hall – criminal law and procedure – seventh edition – can gage learning – 2015.
6. David W. Lee – 2015 handbook of section 1983 litigation – Walters kluer – 2015.
7. Department: point of law – federal liability for vehicle pursuit.
8. Eugene Mazzuca- chasing suspects and pursuing the tort of negligent investigation- Blaney McMurtry LLP-2006.
9. Frank D. Wagner – united states reports – volume 541 – cases adjudged in the supreme court ah October team – 2003 ,2004 – uncoated permanent printing paper – Washington – 2006 .
10. Hugh Nugent Edward F. Connors, ill J. Thomas McEwen and Lou Mayo- Restrictive Policies for High-Speed Police Pursuits- National Institute of Justice
11. Jessica E. Schwie, Jardine Logan and Obrien – Governmental immunities in Minnesota – 2006 immunity update.
12. Martin A. Schwartz – section 1983 litigation: clime and defenses – fourth edition – volume 1 – Walters kluer – 2017.
13. Matthew D. Umhofer – confusing pursuit Sacramento v. Lewis and the future of substantive due process in the executive setting – Santa Clare law review – volume 41 – number 2 – 2000.
14. Mike Rainwater – Roadblock county law update – Rainwater hotel and

Sexton, p.a. – injury lawyers – 2001.

15. Patrick T. O'Conner & William L. Norse, Jr. – police pursuit: a comprehensive-look at board spectrum of police pursuit liability and law- 2006.
16. Richard G. Zevits – police civil liability and the law of high-speed pursuit – Marquette law review – volume 70 – issue 2 – 1987.
17. Roland B. Standler- Elements of torts in the usa-2011
18. Scott Adams – vehicle pursuit – criminal justice institute – school of law enforcement supervision. 2010.
19. Stephen D. Sugarman- tort in law- international encyclopedia behavioral and social sciences.
20. Thomas Frank – High-speed police chases have killed thousands of innocent by standers.
21. Travis N. Jenson – cooling the hot pursuit: toward a categorical approach – Indiana law journal – vole 73 – 1998.
22. Victor E. Kappeler – critical issues in police civil liability – fourth edition – Waveland Press, Inc. – 2007.