

## بررسی شناخت سبب در رویه قضایی

علی اسلامی فارسانی<sup>۱\*</sup>، مجید صرفی<sup>۲</sup>

۱. دکترای حقوق خصوصی، دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران

۲. دانشجوی دکتری حقوق خصوصی، دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران

چکیده:

«در بررسی علت حادثه نباید به جنبه مخفی علت در حادثه توجه شود، بلکه باید به جنبه تاثیر مثبت آن نیز توجه شود که آیا این عمل در حادثه موثر بوده است یا خیر؟»

واژگان کلیدی: سبب، ضرر، حادثه، کارشناسی.

متن رأی

در قرار دادسرا به تاریخ ۱۳۹۰/۹/۱۳ در پرونده شماره ۷۹۱/۹۰ د - ۵ چنین می خوانیم:

«درخصوص شکایت ... (راندنده موتور سیکلت) علیه ... (راندنده مینی بوس) دایر بر بی احتیاطی در امر راندگی منجر به ایراد صدمه بدنی غیر عمدی، اگرچه هیئت محترم سه نفره کارشناسی، راندنده مینی بوس را به علت عدم توانایی در کنترل وسیله نقلیه در اثر نقص فنی حادثه به صورت صد درصد مقصر و مسول جبران

خسارت معرفی کرده است اما این دادیاری به استناد ماده ۲۶۵ قانون آیین دادرسی مدنی به دلایل زیر نظر فوق را با اوضاع و احوال حادثه منطبق ندانسته و نظریه افسر کاردان فنی و کارشناس رسمی تک نفره را مبنی بر تقصیر مشترک رانندگان مینی بوس و موتور سیکلت تایید می‌کند.

۱- مطابق نظریه افسر کاردان فنی و کارشناسی تک نفره و هیات سه نفره کارشناسی، بر خلاف ادعای موتورسوار، نامبرده از خط ویژه اتوبوس‌های تندرو در حال گردش به چپ جهت رفتن به سمت میدان بهارستان بوده است. نظر به اینکه مطابق ماده ۱۴۲ آیین نامه راهنمایی و رانندگی (راهور) هر گاه وسیله نقلیه بخواهد گردش به چپ کند، حق تقدم با وسیله‌ای است که مستقیم و در مسیر مجاز عبور می‌کند و نظر به اینکه موتورسوار علی‌رغم اینکه حرکت مینی بوس در مسیر مستقیم را می‌دیده، این حق تقدم را رعایت نکرده است تقصیر و تخطی وی از مقررات راهنمایی و رانندگی محرز می‌باشد. اعتماد موتور سوار به حرکت اتوبوس که در حال گردش به چپ و عبور از خیابان بوده است نیز تقصیر وی را از بین نمی‌برد چرا که رعایت مقررات راهنمایی و رانندگی حداقلی از حمایت است که از سوی قانون وضع شده است که تجاوز از آن تقصیر است حتی اگر این تجاوز در شرائط حادثه، امری متعارف باشد.

۲- هیئت محترم سه نفره کارشناسی در معرفی علت تامه تصادف در انتهای نظر خود اعلام کرده است: «در علم تصادف، آن علتی علت تامه تصادف است که اگر آن را حذف نماییم تصادف رخ ندهد» و لذا اگر مینی بوس دچار نقص فنی نمی‌شد این حادثه رخ نمی‌داد بنا براین راننده آن صد در صد مقصر است.

اولا در بررسی علت حادثه نباید تنها به جنبه منفی علت در حادثه توجه شود به طوری که اگر آن عامل نبود حادثه هم بوجود نمی‌آمد چون این تعریف در همه موارد ما را به شنا سایی سبب حادثه راهنمایی نمی‌کند مثلا فرض کنیم اتومبیلی با نیروی سه تن به داخل پرتگاهی انداخته شود در حالی که نیروی دو تن از آنها برای افتادن اتومبیل کافی بوده است در این صورت، هر یک از این افراد می‌تواند

بگوید من علت موثر در حادثه نیستم چون اگر نیروی من نبود باز هم این اتفاق می‌افتاد. بنابراین، از شناخت علت حادثه علاوه بر جنبه تاثیر منفی آن در حادثه باید بر جنبه تاثیر مثبت آن نیز توجه شود که آیا این عامل در حادثه موثر بوده است یا خیر.

دوم اینکه بر فرض طبق نظر هیات محترم سه نفره کارشناسی در شناخت علت حادثه تنها بر جنبه منفی یک عامل توجه کنیم، این تعریف شامل راننده موتورسیکلت نیز می‌شود. چون اگر نامبرده نیز حق تقدم در گردش به چپ را رعایت می‌کرد و متوقف می‌شد تا مینی بوس رد شود این حادثه رخ نمی‌داد. بنابراین، بر این مبنا نیز موتور سوار یکی از عوامل موثر در حادثه است.

۳- سبب حادثه (یا به گفته هیات محترم سه نفره کارشناسی، علت تصادف) عاملی است که هم در ایجاد حادثه دخالت دارد و شرط ضروری آن می‌باشد به طوری که اگر نبود، حادثه رخ نمی‌داد و در ما نحن فیه نقص فنی مینی بوس (نقص ماده ۲۰۰ آیین نامه راهور) و عدم رعایت حق تقدم از ناحیه موتور سوار (نقص ماده ۱۴۲ آیین نامه فوق) هر دو هم در ایجاد حادثه دخالت داشته‌اند و هر دو شرط ضروری آن بوده‌اند و لذا هر دو سبب حادثه محسوب می‌شوند.

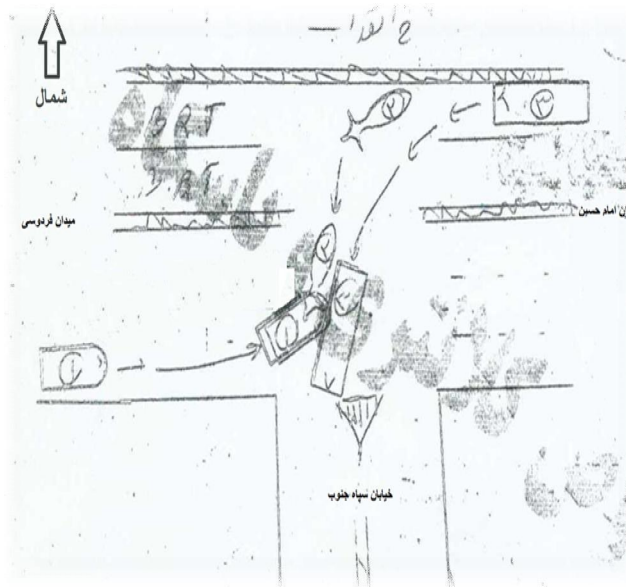
۴- همانطور که در قرار کارشناسی آمده است موضوع ارجاع به کارشناسان، تشخیص عوامل موثر در حادثه است که در این خصوص شرح حادثه و نحوه تصادف و عوامل موثر در آن در تمامی نظرات موجود در پرونده یکسان است. نظر به اینکه تشخیص تقصیر و میزان آن و یا عدم تقصیر هر یک از این عوامل امری قضایی و در زمره بررسی قوانین حاکم در خصوص شناسایی مقصر است، بنابراین اعلام تقصیر و معرفی مسول جبران خسارت از حیثه صلاحیت و اختیارات کارشناسان خارج است.

این دادیاری با توجه به مراتب فوق و با رعایت ماده ۲۶۵ قانون آیین دادرسی مدنی ضمن رد نظر هیات محترم سه نفره کارشناسی و تایید نظریه افسر کاردان فنی و کارشناس رسمی تک نفره، راننده مینی بوس (متهم) را به لحاظ نقص فنی

وسیله نقلیه و موتور سوار (شاکی) به دلیل عدم رعایت حق تقدم، مقصر در حادثه دانسته و به استناد ماده ۳۳۷ قانون مجازات اسلامی و رای وحدت رویه شماره ۷۱۷-۱۳۹۰/۲/۶، اتهام متهم دایر بر بی احتیاطی در امر رانندگی منجر به ایراد صدمه بدنی غیر عمدی به میزان ۵۰٪ محرز دانسته قرار مجرمیت نامبره را صادر و اعلام می‌گردد و نسبت به ۵۰ درصد صدمات موضوع تقصیر خود شاکی اتهام را متوجه متهم ندانسته به استناد بند «ک» ماده ۳ قانون اصلاحی قانون تشکیل دادگاه‌های عمومی و انقلاب مصوب ۱۳۸۱ قرار منع تعقیب صادر و اعلام می‌گردد. در خصوص اعلام آقایان علیه متهم فوق دایر بر ورود خسارت مادی به اتومبیل، نظر به اینکه عمل ارتكابی فاقد وصف جزایی است اتهام را متوجه متهم ندانسته به استناد بند «ک» ماده ۳ قانون فوق قرار منع تعقیب صادر و اعلام می‌گردد. قرار صادره در قسمت مجرمیت قطعی و در قسمت منع تعقیب ظرف ده روز پس از ابلاغ به شاکیان قابل اعتراض در دادگاه جزایی تهران است.»

#### شرح موضوع

در تاریخ ۱۳۹۰/۷/۵ آقای ...، راننده مینی بوس ایویکو، در خیابان انقلاب زیر پل چوبی از جهت غرب به شرق در حال حرکت بوده که قصد پیاده نمودن مسافر داشته که متوجه می‌شود ترمز مینی بوس دچار نقص فنی شده است. نامبرده به مسیر خود ادامه می‌دهد.



دهد و به سمت چپ تغییر مسیر می دهد. آقای...، راننده موتورسیکلت، از جهت شرق به غرب در مسیر ویژه اتوبوسهای تندرو در حال حرکت بوده و در حال گردش به چپ، جهت ورود به خیابان سپاه جنوب بوده که مینی بوس از ناحیه جلو به پهلوئی سمت راست موتورسیکلت برخورد می کند. در این حین اتوبوس شرکت واحد که دقیقاً هم مسیر با موتورسیکلت بوده، مینی بوس از قسمت جلو به پهلوئی راست آن برخورد می کند و راننده موتورسیکلت بعد از برخورد مینی بوس به آن، به اتوبوس برخورد کرده و مصدوم می شود. شماره ۱، ۲ و ۳ به ترتیب حرکت مینی بوس، موتورسیکلت و اتوبوس را نشان می دهد.

در پرونده کارشناسان نظراتی را اعلام نموده اند که شرح آن از این قرار است:

#### ۱. نظریه افسر کاردان فنی

ترکیب و تقارن دو خطا از طرفین تصادف: الف. بی احتیاطی از سوی راننده مینی بوس به علت نقص فنی حادث نسبت به موتورسیکلت و اتوبوس، ب. بی احتیاطی از سوی موتورسیکلت و اتوبوس به علت عدم رعایت حق تقدم نسبت به مینی بوس.

#### ۲. نظریه کارشناس تک نفره

علت اصلی و تامه تصادف ترکیب و تقارن خطاهای مشترک است. الف. راننده مینی بوس با نقض ماده ۲۰۰ آیین نامه راهور (راهنمایی و رانندگی)، ب. راننده موتورسیکلت و اتوبوس به علت عدم رعایت حق تقدم عبور هنگام گردش به چپ و عبور در مسیر غیر مجاز، به طور مساوی (۵۰ + ۵۰) نسبت به یکدیگر.

## ۳. نظریه هیات سه نفره کارشناسی

این هیات، بر خلاف نظر کارشناسان بالا، علت اصلی تصادف را بی احتیاطی راننده مینی بوس به علت عدم توانایی در کنترل مینی بوس در اثر نقص فنی حادث (نگرفتن ترمز) معرفی می کند و نامبرده را صد در صد مسوول جبران خسارات وارده به راننده موتورسیکلت می داند.

در این نظریه آمده است: « هرچند رعایت حق تقدم عبور وسیله نقلیه‌ای که در مسیر مستقیم در حال حرکت است مطابق ماده ۱۴۲ آیین نامه راهور لازم الاجراست ... ولی با توجه به عرض و طویل بودن اتوبوس واحد در هنگام گردش به چپ در خیابان انقلاب به سمت خیابان سپاه جنوب و شرایط بوجود آمده به نظر می رسد که وقوع تصادف را (از دید موتور سوار) غیرممکن می ساخته.» همچنین در قسمت دیگری از این نظریه آمده است: « در علم تصادفات آن علتی، علت تامه تصادف است که اگر آنرا حذف کنیم تصادف رخ ندهد. در این حادثه اگر مینی بوس دچار نقص فنی حادث نمی شد و در هنگامی که راننده آن قصد پیاده کردن مسافر را داشت در محل متوقف می شد قطعاً اتوبوس و موتورسیکلت با رعایت حق تقدم عبور، گردش به چپ خود را انجام می دادند و تصادف ایجاد نمی شد. لذا هیات کارشناسی اعتقاد دارد راننده مینی بوس در اثر نقص فنی حادث در اتومبیل خود، کنترل آن را از دست داده و با بی احتیاطی خود موجبات وقوع حادثه را فراهم نموده که در قبال کلیه صدمات وارده ناشی از وقوع حادثه مسوول است.»

در نهایت، قرار یاد شده در ابتدای این یادداشت صادر می شود.

## مسائل شکلی

تلاش صادر کننده قرار بر این که با آوردن استدلال‌های حقوقی مخاطب خود را به نحو علمی و به دور از هر گونه تحکم مجاب نماید قابل تقدیر است و این خود می تواند

برای محاکم ما رویه‌ای شود که مطیع بی چون و چرای نظریات کارشناسی نبوده و آن را با اوضاع و احوال مورد کارشناسی تطبیق دهند.

بر اساس قانون و طبق رویه موجود، در پرونده‌هایی که نیازمند جلب نظر کارشناس یا متخصص است دادگاه جهت جلب نظر کارشناس یا متخصص، امر را به کارشناسی ارجاع می‌دهد که با وصول نظر کارشناس و با اعتراض احدی از طرفین در صورتی که به نظر دادگاه اعتراض موجه باشد نظریه هیئت کارشناسی بالاتر را جلب می‌کند. اما موضوعی که متأسفانه در محاکم و دادگاه‌ها معمول شده است این است که معمولاً بدون توجه به مطابق بودن نظریه بالاترین هیئت با اوضاع و احوال، بر اساس آن مبادرت به صدور رأی می‌نمایند. یکی از نقاط قوت این قرار این است که صادر کننده قرار کوشیده است با توسل به مقررات قانون آیین دادرسی مدنی در باب تطبیق نظریه کارشناسی با اوضاع و احوال و همچنین با ارائه استدلال نظریه کارشناسی تک نفره را بر نظریه هیئت سه نفره کارشناسی مرجح بدارد. این خود نکته‌ای آموزنده برای محاکم است که افزونی تعداد اعضای کارشناسی شرکت کننده در هیئت را ملاک برتری نظریه کارشناسی ندانند.

#### مسائل ماهوی

این یکی از نقاط قوت قرار است که بین مفهوم شرط و سبب قائل به تفکیک شده است به طوری که ایجاد کننده سبب مسئول است ولی مهیا کننده شرط مسئولیتی ندارد. در مقام توضیح باید گفت که در تعریف سببیت میان فقها و حقوقدانان تعریف واحدی در این رابطه وجود ندارد. فقها تعاریف گوناگونی از تسبیب ارائه نموده‌اند. محقق حلی در شرایع در کتاب دیات می‌گوید: «سبب چیزی است که اگر وجود نداشته باشد تلف حاصل

نخواهد شد، اما علت تلف چیز دیگری است.<sup>۱</sup> حقوقدانان در تعریف سبب معتقدند در تسبیب شخص بطور مستقیم مباشر تلف کردن مال نیست ولی مقدمه تلف را فراهم می‌آورد. علاوه بر این عرف باید ضرر را منسوب به او بداند و همچنین وجود نوعی تقصیر شرط ایجاد مسئولیت می‌باشد. میان وجود سبب و ورود ضرر ملازمه ای وجود دارد و از وجود سبب به ناچار حادثه روی می‌دهد ولی میان وجود شرط و وقوع ضرر ملازمه وجود ندارد و با وجود شرط حادثه امکان دارد.<sup>۲</sup>

#### ۱. ارجاع تشخیص رابطه سببیت به عرف و انصاف

برای این که هر کدام از موتور سوار و راننده مینی بوس نسبت به صدمه وارده مسئول باشند وجود رابطه سببیت بین صدمه وارده و تقصیر آن‌ها لازم است. منظور از رابطه سببیت در حقوق مسئولیت مدنی و کیفری مفهوم فلسفی یا معنای رایج آن در علوم دیگر نیست؛ یعنی رابطه‌ای ریاضی‌گونه و دقیق و قاطع؛ بلکه منظور مفهومی است که عرف آن در می‌یابد. هر چند معانی علمی و فلسفی آن نیز در درک فضای رابطه علیت چندان بی‌تأثیر نیست. در حقوق معیار احراز رابطه سببیت، تفاهم عرفی است.<sup>۳</sup> یعنی عرف باید بین ضرر و فعل خواننده دعوی رابطه ای تصور نماید؛ رابطه‌ای که بر حسب جریان عادی امور،

۱. حلی، ابوالقاسم نجم الدین جعفر بن الحسن (محقق حلی)، *شرایع الاسلام فی مسائل الحلال و الحرام*، الطبعة الثانية، تهران، انتشارات استقلال، المجلد الرابع، ص ۱۰۲۴.

۲. کاتوزیان، ناصر، *الزام‌های خارج از قرارداد*، جلد اول، قواعد عمومی، میزان، ۱۳۸۷، صص ۲۱۶ و ۴۳۴.

۳. داوری عرف، در احراز رابطه سببیت را بسیاری از فقها نیز پذیرفته‌اند. برخی از فقها عقیده دارند «بایستی معیار تشخیص مسئولیت را صدق عرفی قرار دهیم، خواه عرف فقط مباشر را مسئول بداند، خواه فقط سبب را مسئول بداند.» (حسینی المراغی، میر عبدالفتاح، *العناوین*، الطبعة الاولى، قم: موسسه النشر الاسلامی، المجلدات الاول و الثاني، ۱۴۱۷، ص ۴۳۵)



فعلی که خواننده مرتکب شده منجر به خسارت خواهد شد.<sup>۴</sup> ماده ۳۳۲ ق.م نیز در احراز رابطه سببیت، نقش اصلی را به عرف<sup>۵</sup> داده است. ماده مزبور مقرر می دارد: «هر گاه یک نفر سبب تلف مالی را ایجاد کند و دیگری مباشر تلف شدن آن مال بشود مباشر مسئول است نه مسبب مگر این که سبب اقوی باشد به نحوی که عرفاً اتلاف مستند به او باشد.». البته لازم به ذکر است که ماده ۵۲۶ قانون جدید مجازات اسلامی<sup>۶</sup> ماده ۳۳۲ ق.م را نسخ کرده است به موجب ماده ۵۲۶ قانون جدید مجازات اسلامی: «هرگاه دو یا چند عامل، برخی به مباشرت و بعضی به تسبیب در وقوع جنایتی تاثیر داشته باشند، عاملی که جنایت منتسب به اوست ضامن است و چنانچه جنایت منتسب به تمام عوامل باشد به طور تساوی ضامن می باشند...». به موجب ماده اخیر، مباشر یا مسبب بودن هیچ تاثیری در تقدم یکی از اینها بر دیگری در مسئولیت حادثه ندارد مگر این که حادثه منتسب به ایشان باشد. از سوی دیگر بر اساس انتهای ماده اخیرالذکر در صورتی که جنایت منتسب به تمام عوامل باشد درجه تاثیر تعیین کننده است. مطمئناً در تعیین درجه تاثیر و نیز انتساب خسارت به هر یک از اسباب، عرف نقش فعالی خواهد داشت.

می توان این نتیجه را از بحث حاضر بدست آورد که مقصر تنها مسئول حوادثی است که در نظر عرف قابل پیش بینی و محتمل باشد. درجه احتمال نیز هر اندازه بیشتر باشد،

---

۴. coleman,jules, L : "Risks and wrong" , Cambridge studies in philosophy and law , Cambridge university press , First Published ۱۹۹۲ , Transferred to digital reprinting 1999,p.270,271

۵. در تعریف عرف گفته شده است که: عرف، قواعدی است که به تدریج و خود به خود، میان همه مردم یا گروه خاصی از ایشان، به عنوان قواعدی الزام آور رعایت شده است. (کاتوزیان، ناصر، **فلسفه حقوق**، شرکت سهامی انتشار، ج ۲، ۱۳۷۷، ص ۴۷۴)

۶. یزدانیان، علیرضا، **حقوق مدنی قواعد مسئولیت مدنی**، جلد اول، انتشارات نشر میزان، زمستان ۱۳۸۶، صص ۲۵۹ و ۲۶۰.

۷. که البته در زمان صدور قرار، قانون جدید مجازات اسلامی به تصویب نرسیده بود.

اماره وجود رابطه سببیت میان فعل شخص و ورود ضرر قوی تر است. این اماره در صورتی ایجاد می‌شود که درجه احتمال به حداقلی برسد که عرف آن را قابل اعتنا و معتبر بداند و بر مبنای غلبه بر آن اعتماد کند.<sup>۸</sup>

حال با توجه به توضیحات مذکور سوالی که ممکن است به ذهن هر حقوقدانی خطور کند این است که آیا در تصادف حاضر موتور سوار مرتکب تقصیر شده است یا خیر؟ سوالی که در بیشتر قرار به آن پرداخته شده است و صادر کننده قرار سعی کرده است با ارائه استدلال‌های منطقی با وجود آن که نظریه هیئت سه نفره کارشناسی موتور سوار را مقصر در موضوع ندانسته، بر اساس نظریه کارشناس اولیه وی را نیز مقصر قلمداد کند و بدین وسیله مسئولیت را بین وی و راننده مینی‌بوس تقسیم کند.

اما صادر کننده قرار در توجیه نظریه خود به این ترتیب استدلال کرده است: (۱) تقصیر موتور سوار رابطه سببیت مستقیم با ورود خسارت داشته است. یعنی هم شرط ضروری است و هم نقش اساسی و جوهری در ورود خسارت داشته است. (۲) موتور سوار به علت تخلف از مقررات راهنمایی و رانندگی مرتکب تخلف شده است.

اما این دو استدلال به نظر پذیرفته شده نیست (۱) همانطور که گفتیم ضرر می‌بایست عرفاً قابل پیش‌بینی باشد. حال آن که در موضوع بحث حاضر چنین نیست زیرا که موتور سوار به گردش اتوبوس اعتماد کرده و این تصور را داشته که اتومبیلی در مسیر مستقیم حرکت نمی‌کند و این اعتماد وی متعارف بوده است پس این عرفی بودن حرکت وی در گردش به سمت چپ عنصر تقصیر را از رفتار وی می‌زداید. (۲) این که تخلف از مقررات راهنمایی و رانندگی تقصیر باشد را به عنوان یک اصل قاطع نمی‌پذیریم، بلکه معتقدیم که تخلف از مقررات راهنمایی و رانندگی وقتی تقصیر است که شخص از رفتار یک انسان

---

۸ کاتوزیان، ناصر، الزام‌های خارج از قرارداد مسئولیت مدنی، جلد اول، انتشارات دانشگاه تهران، ۱۳۸۷، صص ۴۶۶ و ۴۶۵.

عادی و متعارف تعدی نموده و این تعدی وی رابطه سببیت عرفی با ورود خسارت داشته باشد. مثلاً زمانی که یک شخص بدون داشتن گواهینامه، رانندگی نموده و در هنگام رانندگی با اتومبیلی که از جاده فرعی به اصلی می‌آمده تصادف نموده باشد صرف نداشتن گواهینامه نمی‌تواند ملاک تقصیر وی باشد.

از سوی دیگر، از نقشی که انصاف در تعیین سبب خسارت دارد نباید غافل شد به این ترتیب که اگر راننده مینی‌بوسی متوجه عیب وسیله نقلیه خود می‌بود این خسارت بوجود نمی‌آمد. راننده موتور حداقل می‌تواند عمل خود را به این نحو توجیه کند که به حرکت اتوبوس اعتماد کرده است ولی تقصیر راننده مینی‌بوس به هیچ وجه قابل توجیه نمی‌باشد. به خصوص این که هر آن ممکن بود به علت نداشتن این ترمز خطرات جدی برای جان و مال افراد بوجود آید.

با توجه به استدلال‌های مذکور در متن به نظر می‌رسد تقصیر مینی‌بوس علت اصلی تصادف می‌باشد یعنی عرف در اینجا ضرر را منتسب به تقصیر راننده مینی‌بوس می‌داند؛ نکته‌ای که صادرکننده قرار از آن غفلت نموده و تنها به ذکر استدلال‌های منطقی سبب و شرط روی آورده است.

## ۲. بررسی تطبیقی تقصیر زیان‌دیده به عنوان یکی از اسباب ورود ضرر

از نگاه و جنبه دیگری نیز می‌شود به این قرار پرداخت و آن هم مسأله تقصیر زیان‌دیده است این مسأله در حقوق کامن‌لا با عنوان (contributory negligence) و تقصیر مشترک و در حقوق فرانسه با عنوان (commune faute) مطرح و بررسی شده و در حقوق روم نیز دارای منشاء و مبنای تاریخی است، در حقوق اسلام نیز اگرچه به صراحت بیان نشده ولی از برخی قواعد فقهی و نیز در ضمن برخی فروع فقهی می‌توان رگه‌هایی از آن را جستجو کرد. دیدگاه‌های حقوق این کشورها در خصوص تقصیر زیان‌دیده متحول شده که شرح

آن از حوصله این مقاله خارج است اما به اختصار رویه فعلی این کشورها در صورتی که تقصیر زیان دیده به همراه عامل دیگری سبب خسارت شده باشد را توضیح می‌دهیم.

۱- در حقوق انگلیس: مطابق قانون تقصیر مشترک که در سال ۱۹۴۵ تصویب شده است این امر به اختیار دادگاه گذاشته شده است که با لحاظ میزان تقصیر مشترک زیان دیده در ایجاد ضرر راه حل عادلانه را انتخاب کند و مسئولیت جبران خسارت را بین زیان دیده و سایر اسباب تقسیم کند. رویه دادگاه‌ها و دکتین در این خصوص متشکست است ولی از بررسی آن می‌توان نتیجه گرفت که در حال حاضر برای تقسیم مسئولیت در حقوق انگلیس دو معیار کلی وجود دارد. نخست: تقسیم مسئولیت بر مبنای میزان تأثیر هر کدام در ورود ضرر، دوم تقسیم بر مبنای درجه تقصیر. که بر هر یک از دو معیار انتقاداتی وارد شده است.<sup>۹</sup>

۲- در حقوق فرانسه: در این زمینه قانون ۵ ژوئیه ۱۹۳۴ م و ۵ ژوئیه ۱۹۶۷ م. وجود دارد که راجع به تصادفات دریائی است که بر مبنای آن‌ها میزان مسئولیت هر یک از اسباب بر اساس درجه تقصیر معین می‌شود و در صورت امکان تعیین درجه تقصیر، خسارت به تساوی تقسیم می‌شود.<sup>۱۰</sup>

۳- در فقه شیعه در مورد دخالت چند سبب در ایجاد ضرر، حکم به تساوی مسئولیت داده می‌شود، بر این اساس، در فرض مسأله که زیان دیده با دیگری در ورود زیان به خود دخالت داشته باشد، از دریافت نصف خسارت محروم می‌شود. این نظریه در قدیمی‌ترین متون فقهی دیده می‌شود. ابن براج (از فقهای قرن چهارم و پنجم قمری) ضمن بیان فرضی در این باره می‌نویسد: «هرگاه دو نفر عمداً با هم تصادم کنند و هر دو بمیرند، هر کدام

۹. Baker, Tort, 5<sup>th</sup> edition, Sweet, London, 1991, p. 187

۱۰. Mazeaud, Henri et Leon, Traite Theorique et pratique de la responsabilite civile, 6eme edition, par andre Tunc, 1976, p. 622.

مسئول نصف دیه طرف مقابل است که باید از ترکه هر کدام پرداخت شود.<sup>۱۱</sup> وی در ادامه در توجیه حکم می‌نویسد: «لانهما ماتاً جمعاً من سبب اشتراكاً فيه<sup>۱۲</sup>» یعنی هر دو در ایجاد سبب مرگ دخالت داشته‌اند. بنابراین مطابق این نظر در موردی که دو سبب در ایجاد خسارت دخالت دارند، مسئولیت به طور تساوی تقسیم می‌شود و هر کدام مسئول نصف خسارت است. صاحب «جواهر» از فقهای متأخر نیز ضمن بیان همین فرع از این نظر پیروی کرده است.<sup>۱۳</sup> در فقه عامه نیز همین نظریه پذیرفته شده است و حکم به تساوی مسئولیت داده می‌شود.<sup>۱۴</sup>

در حقوق موضوعه ایران در متون قانونی مختلف شیوه‌های متفاوتی ذکر شده است اما با توجه به این که موضوع بحث حاضر در خصوص تصادم وسایل نقلیه موتوری است، مواد ۵۳۳ و ۵۲۸ از قانون مجازات اسلامی به صراحت نظریه تساوی مسئولیت را پذیرفته است به خصوص رای وحدت رویه شماره ۷۱۷ مورخ ۹۰/۲/۶ هیأت عمومی دیوان عالی کشور در خصوص مسئولیت هر یک از رانندگان در برخورد دو یا چند وسیله منتهی به قتل جای هیچ گونه تردیدی را در این زمینه باقی نمی‌گذارد.

---

۱۱. ابن براج طرابلسی، قاضی عبدالعزیز ابن براج، **المهذب**، مندرج در سلسله الینایع الفقیه، ج ۲۴، ۱۹۹۱، م. ص ۱۵۶. همان.

۱۱. نجفی، محمد حسن، **جواهر الکلام فی شرح شرایع الاسلام**، ج ۴۲، تحقیق رضا استادی، تهران، انتشارات الاسلامیه، ۱۴۰۴ ق. م ۱۹۹۱. ص ۱۵۶.

۱۲. ابن براج طرابلسی، قاضی عبدالعزیز ابن براج، **المهذب**، مندرج در سلسله الینایع الفقیه، ج ۲۴، ۱۹۹۱، م. ص ۱۵۶.

۱۳. نجفی، محمد حسن، **جواهر الکلام فی شرح شرایع الاسلام**، ج ۴۲، تحقیق: رضا استادی، تهران، انتشارات الاسلامیه، ۱۴۰۴ ق. ص ۶۳.

۱۴. سراج، محمد احمد، **ضمان العدوان فی الفقه الاسلامی**، دراسه المقارنه بالاحکام المسئولیه التقصیریه فی القانون، بیروت، الموسسه الجامعه للدرسات والنشر والتوزیع، ۱۹۹۱ م. ص ۱۸۶.



