نقش عرف در شناخت رابطه سببیت میان تقصیر خوانده و ضرر (نقدی بر قرار دادیار)

دکتر علی اسلامی فارسانی *

چکیده

مسوولیت مدنی یکی از تاثیرپذیرترین حوزه های حقوقی از عرف است. ردپای این منبع حقوقی را در تمام ارکان عمومی مسوولیت مدنی اعم از تقصیر خوانده، وجود ضرر و رابطه سببیت می‌توان دید.

تقصیر، تجاوز از رفتار یک انسان متعارف و معقول در شرایط حادثه است و لذا برای شناسایی تقصیر خوانده، باید رفتار او را با یک انسان متعارف مقایسه کنیم.

عرفی بودن مفهوم ضرر آنقدر بدیهی است که قانون گذار تعریفی از آن ارائه نداده است. ولی مراجعه به عرف برای شناسایی مال دارای ارزش و اختلاف در این که آیا خسارت معنوی ضرر تلقی می‌شود یا خیر، نشانگر عرفی بودن این مفهوم است.

اما بیشترین تأثیر عرف در شناسایی رابطه سببیت میان وجود ضرر و تقصیر خوانده است که مهم ترین بحث در حوزه مسوولیت مدنی را به خود اختصاص داده است.

نظریات مختلف در پیدا کردن مسبب حادثه و در نهایت رسیدن به نظریه سبب متعارف حکایت از قاعده مند نبودن این رابطه و عرفی بودن آن دارد. پرونده ای که در این مقاله نقد می‌شود، نظرات متعدد و مختلف کارشناسان و تصمیم قضایی آن مصداق روشنی از تاثیر عرف در شناسایی این رابطه است.

واژگان کلیدی: عرف، رابطه سببیت، شرط، تقصیر.

* دکترای حقوق خصوصی از دانشکده حقوق وعلوم سیاسی تهران

مقدمه

آرای دادگاه ها در رویه قضائی در حقوق هر کشـــور، یک منبع حقوقی محســـوب می‌شـــود که بررسی آن می‌تواند به تحول و بالندگی موضوع مورد بحث کمک کند زیرا که بسیاری از مسائل در دادگاه ها مطرح می‌شود که حتی به ذهن حقوق دانانی که تنها به تئوری پرداخته‌اند خطور نکرده اســـت. در عین حال نقد و بررســـی این آراء می‌تواند سبب نزدیکی تئوری و عمل شود که ضمن به چالش کشیدن ذهن هر حقوق دان، انگیزه آن می‌شود که هر قاضی به سنجش و ارزیابی کار خود بپردازد.

موضوعی که در قرار حاضر به آن پرداخته شده است یکی از پیچیده‌ترین مسائلی اســـت که در حقوق مطرح است. مسأله رابطه سببیت، امری است که ذهن بسیاری از علمای حقوق را به خود معطوف ســـاخته و نظریات متفاوتی که در این خصوص ارائه شده، هیچ کدام نتوانسته است حل کننده تمام مسائل موجود باشد در نهایت، این قاضی است که باید بتواند ضمن توجه به نظریات علمی موجود، باهنر و خلاقیت خود این مسأله را حل نماید.

در این جا، عرف یک نقش مهم و برجســـته ای دارد. در حقیقت اگر ما تقصیر را به معنای تجاوز رفتار انســـان از رفتار یک انسان متعارف و معقول در شرایط حادثه تعریف کنیم و از آن سو هم، باعث حادثه ای باشد که به طور متعارف، و سیر عادی امور، منجر به ضرر می‌شـــود، متوجه می‌شـــویم هر حقـــوق دان که می خو اهد به جستجو، درخصوص علت حادثه بپردازد، ضمن داشتن توان علمی، باید به عرف آن موضوع نیز مسلط باشد.

در تحقیق حاضر به نقد قرار قضائی یکی از دادیاران دادســـرا پرداخته می‌شود که خود در ســـطح دکتری دانشگاه تهران مشغول به تحصیل می‌باشد و کوشیده است با نقد علمی، ضمن برجسته کردن نقاط قوت، از نقاط ضعف نیز غافل نماند. پس از بیان این دورنما از مسأله، ضمن شرح موضوع پرونده، به نقد قرار می‌پردازیم.

شرح حادثه:

در تاریخ ۱۳۹۰/۰۷/۰۵ آقای داود.خ، راننده مینی‌بوس ایویکو، در خیابان انقلاب

زیر پل چوبی، از جهت غرب به شرق در حال حرکت بوده و قصد پیاده نمودن مسافر داشـــته که متوجه می‌شـــود ترمز مینی‌بوس دچار نقص فنی شده است. نامبرده به مسیر خود ادامه می‌دهد و به سمت چپ تغییر مسیر می‌دهد.

آقای حســـین. ث، راننده موتورســـیکلت، که از جهت شـــرق به غرب در مســـیر ویـــژه اتوبوس های تندرو در حرکت بوده و در حـــال گردش به چپ، برای ورود به خیابان ســـپاه جنوبی بوده است که مینی‌بوس از ناحیه جلو به پهلوی سمت راست موتورسیکلت برخورد می‌کند و در حالی که اتوبوس شرکت واحد، دقیقاً، هم مسیر با موتور سیکلت بوده، مینی‌بوس از قسمت جلو به پهلوی راست آن برخورد می‌کند و راننده موتور ســـیکلت بعد از برخورد مینی‌بوس به آن، به اتوبوس برخورد کرده و مصدوم می‌شود.

نظرات کارشناسان:

۱- نظریه افسر کاردان فنی

ترکیـــب و تقارن دو خطـــا از طرفین تصادف: الف) بی احتیاطی از ســـوی راننده مینی‌بـــوس به علت نقص فنی حادث، نســـبت به موتورســـیکلت و اتوبوس، ب) بی احتیاطی از ســـوی راننده موتورســـیکلت و اتوبوس به علـــت عدم رعایت حق تقدم نسبت به مینی‌بوس

۲- نظریه کارشناس تک نفره:

علت اصلی و تامه تصادف ترکیب و تقارن خطاهای مشـــترک اســـت. الف) راننده مینی‌بـــوس با نقض ماده ۲۰۰ آیین نامه راهـــور (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 به ۵۰) نسبت به یکدیگر.

۳- نظریه هیأت سه نفره کارشناسی:

این هیأت، برخلاف نظر کارشناســـان بالا، علـــت اصلی تصادف را بی احتیاطی راننده مینی‌بوس به علت عدم توانایی در کنترل مینی‌بوس در اثر نقص فنی حادث (نگرفتن ترمز) معرفی می‌کند و نامبرده را صد در صد مسوول جبران خسارات وارده

به راننده موتورسیکلت می‌داند.

در این نظریه آمده اســـت: «هرچند رعایت حق تقدم عبور وسیله نقلیه ای که در مســـیر مستقیم در حال حرکت است مطابق ماده ۱۴۲ آیین نامه راهور لازم الاجراء است. ولی با توجه به عریض و طویل بودن اتوبوس واحد در هنگام گردش به چپ در خیابان انقلاب به سمت خیابان سپاه جنوبی و شرایط به وجود آمده، به نظر می‌رسد که وقوع تصادف را (از دید موتورسوار) غیر ممکن 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 مینی‌بـــوس دچار نقص فنی حادث نمی شـــد و در هنگامی‌که راننده آن قصد پیاده کردن مســـافر را داشت در محل متوقف می شـــد، قطعاً اتوبوس و موتورسیکلت با رعایـــت حق تقدم عبور، گردش به چپ خود را انجام می‌دادند و تصادف ایجاد نمی شـــد. لذا هیأت کارشناسی اعتقاد دارد راننده مینی‌بوس 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».

قرار دادسرا:

تاریخ ۱۳۹۰/۰۶/۱۳..... شماره پرونده ۷۹۱/۹۰/د-۵

درخصوص شـــکایت محســـن. ث (راننده موتورســـیکلت) علیه داوود. خ (راننده مینی‌بـــوس) دایر بر بی‌احتیاطـــی در امر رانندگی منجر به ایـــراد صدمه بدنی غیر عمدی، اگرچه هیأت محترم ســـه نفره کارشناسی، راننده مینی‌بوس را به علت عدم توانایی در کنترل وســـیله نقلیه در اثر نقص فنی حادثه به صورت صد درصد مقصر و مسوول جبران خســـارت معرفی کرده است، اما این دادیاری به استناد ماده ۲۶۵ قانون آیین دادرسی مدنی به دلائل زیر نظر فوق را با اوضاع و احوال حادثه منطبق ندانســـته و نظریه افســـر کاردان فنی و کارشناس رسمی‌تک نفره را مبنی بر تقصیر مشترک رانندگان مینی‌بوس و موتور سیکلت تایید می‌کند.

۱- مطابق نظریه افســـر کاردان فنی و کارشناســـی تک نفره و هیأت ســـه نفره

کارشناســـی، برخلاف ادعای موتورسوار، نامبرده از خط ویژه اتوبوس های تندرو در حال گردش به چپ جهت رفتن به سمت میدان بهارستان بوده است.

نظـــر به این که مطابق ماده ۱۴۲ آییـــن نامه راهنمایی و رانندگی (راهور)، هرگاه وســـیله نقلیه بخواهد گردش به چپ کند، حق تقدم با وسیله ای است که مستقیم و در مســـیر مجاز عبور می‌کند و نظر به این که موتورسوار علی رغم این که حرکت مینی‌بوس در مسیر مستقیم را می‌دیده، این حق تقدم را رعایت نکرده است، تقصیر و تخطی وی از مقررات راهنمایی و رانندگی محرز می‌باشـــد. اعتماد موتورســـوار به حرکت اتوبوس که در حال گردش به چپ و عبور از خیابان بوده اســـت نیز تقصیر وی را از بین نمی‌برد چرا که رعایت مقررات راهنمایی و رانندگی حداقلی از حمایت اســـت که از سوی قانون وضع شده اســـت و تجاوز از آن، تقصیر است حتی اگر این تجاوز در شرائط حادثه، امری متعارف باشد.

۲- هیأت 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 مینی‌بوس دچار نقص فنی نمی شد این حادثه رخ نمی‌داد بنابراین راننده آن صد در صد مقصر است.

اولاً- در بررســـی علت حادثه، نباید تنها به جنبه منفی علت در حادثه توجه شود به طوری که اگر آن عامل نبود حادثه هم به وجود نمی‌آمد چون این تعریف در همه موارد ما را به شناسایی سبب حادثه راه نمایی نمی‌کند. مثلاً فرض کنیم اتومبیلی با نیروی سه تَن به داخل پرتگاهی انداخته شود در حالی که نیروی دو تن از آنها برای افتادن اتومبیل کافی بوده اســـت 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 می افتاد. 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.

ثانیاً- این که بر فرض، طبق نظر هیأت محترم ســـه نفره کارشناســـی در شناخت علت حادثه تنها بر جنبه منفی یک عامل توجه کنیم، این تعریف شامل راننده موتور ســـیکلت نیز می‌شـــود. چون اگر نام برده نیز حق تقدم در گردش به چپ را رعایت

می‌کرد و متوقف می شـــد تا مینی‌بوس رد شـــود، این حادثه رخ نمی‌داد. بنابراین موتورسوار نیز یکی از عوامل موثر در حادثه است.

ثالثاً- ســـبب حادثه (یا به گفته هیات محترم سه نفره کارشناسی، علت تصادف) عاملی اســـت که هم در ایجاد حادثه دخالت دارد و شـــرط ضروری آن می‌باشد به طوری که اگر نبود، حادثه رخ نمی‌داد و در مانحن فیه نقص فنی مینی‌بوس (نقض ماده ۲۰۰ آیین نامه راهور) و عدم رعایت حق تقدم از ناحیه موتورسوار (نقض ماده ۱۴۲ آیین نامه فوق) هر دو، هم در ایجاد حادثه دخالت داشـــته اند و هر دو شـــرط ضروری آن بوده اند و لذا هر دو، سبب حادثه محسوب می‌شوند.

رابعاً- همان طور که در قرار کارشناسی آمده است، موضوع ارجاع به کارشناسان، تشـــخیص عوامل مؤثر در حادثه است که در این خصوص شرح حادثه و نحوه تصادف و عوامل مؤثر در آن در تمامی‌نظرات موجود در پرونده یکســـان است. و نظر به این که 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 مسوول جبران خسارت از حیطه صلاحیت و اختیارات کارشناسان خارج است.

ایـــن دادیاری با توجه به مراتب فوق و با رعایت ماده ۲۶۵ قانون آیین دادرســـی مدنی ضمن رد نظر هیأت محترم ســـه نفره کارشناسی و تایید نظریه افسر کاردان فنی و کارشـــناس رســـمی‌تک نفره، راننده مینی‌بوس (متهم) را به لحاظ نقص فنی وسیله نقلیه و موتورسوار (شاکی) را به دلیل عدم رعایت حق تقدم، مقصر در حادثه دانس‌ته و به استناد ماده ۳۳۷ قانون مجازات اسلامی و رأی وحدت رویه شماره ۷۱۷- ۱۳۹۰/۰۲/۰۶، اتهام متهـــم دایر بر بی احتیاطی در امر رانندگی، منجر به ایراد صدمه بدنی غیر عمدی به میزان ۵۰ درصد محرز دانسته قرار مجرمیت نامبرده 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 دادگاه های عمومی و انقلاب مصوب ۱۳۸۱ قرار منع تعقیب صادر و اعلام می‌گردد.

درخصوص اعلام محمد. ا و محمد مهدی. م علیه متهم فوق دایر بر ورود خسارت مادی به اتومبیل، نظر به این که عمل ارتکابی فاقد وصف جزایی است، اتهام را متوجه

متهم ندانســـته به اســـتناد بند «ک» ماده ۳ قانون فوق، قرار منع تعقیب صادر و اعلام می‌گردد. قرار صادره پس از موافقت... در قســـمت مجرمیت قطعی و در قســـمت منع تعقیب ظرف ده روز پس از ابلاغ به شاکیان قابل اعتراض در دادگاه جزایی تهران است.

دادیار شعبه ۵ دادسرای ناحیه ۷ تهران (سید خندان): مجید صرفی

با قرار صادره موافقم- سید جوادی: دادیار اظهارنظر

نقد قرار:

قرار صـــادره با همه نکات مثبتی که دارد،مصون از انتقاد نیســـت که در ادامه به تحلیل آن می‌پرازیم:

۱- در پرونده‌هایی که نیازمند جلب نظر کارشـــناس یا متخصص اســـت، 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 هیأت کارشناسی بالاتر را جلب می‌کند. اما موضوعی که متأسفانه در محاکم و دادگاه ها معمول شده، این است که معمولاً بدون توجه به مطابق بودن نظریه بالاترین هیأت با اوضاع و احوال، براساس آن مبادرت به صدور رأی می‌نمایند.

یکی از نقاط قوت این قرار این اســـت که صادر کننده قرار کوشیده است با توسل به مقررات قانون آیین دادرســـی مدنی در باب تطبیق نظریه کارشناسی با اوضاع و احوال، همچنین با ارائه استدلال، نظریه کارشناسی تک نفره را بر نظریه هیأت سه نفره کارشناســـی مرجح بدارد که خود نکته‌ای آموزنده برای محاکم اســـت که افزونی تعداد اعضای کارشناسی شرکت‌کننده در هیأت را ملاک برتری نظریه کارشناسی ندانند.[۱]

۳- برای این که هر کدام از موتورســـوار و راننده مینی‌بوس نسبت به صدمه وارده مسوول باشد وجود رابطه سببیت بین صدمه وارده و تقصیر آن‌ها لازم است. منظور از رابطه ســـببیت در حقوق مسوولیت مدنی و کیفری مفهوم فلسفی یا معنای رایج

۱. البته این ایراد نیز قابل طرح است که با فرض پذیرش نظریه کارشناس منفرد و منطبق شناخته شدن آن با اوضاع و احوال، از سوی دادیار پرونده، چه نیازی به گزینش هیأت کارشناسان بوده است. از این جا، دریافته می‌شود که دادیار مذکور، در مقام تردید به نظریه کارشناس منفرد و برای رسیدن به حقیقت قضائی و قناعت وجدانی، به گزینش هیأت سه نفره کارشناسان دست یازیده است و در این صورت، رد نظریه هیأت کارشناسان از سوی ایشان، جای بحث دارد! «ویراستار».

آن در علوم دیگر نیســـت؛ یعنی رابطه ای ریاضی گونه و دقیق و قاطع؛ بلکه منظور مفهومی است که عرف از آن در می یابد، 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. یعنی عرف باید بین ضرر و فعل خوانده دعوی، رابطه ای تصور نماید. رابطه ای که برحسب جریان عادی امور، فعلی که خوانده مرتکب شده است منجر به خسارت خواهد شد (coleman, jules, 1999, p.270, 271).

ماده ۳۳۲ قانون مدنی نیز در احراز رابطه ســـببیت، نقش اصلی را به عرف داده است. ماده مزبور مقرر می‌دارد: «هرگاه یک نفر سبب تلف مالی را ایجاد کند و دیگری مباشر تلف شدن آن مال بشود، مباشر مسوول است نه مسبب مگر این که سبب اقوی باشد به نحوی که عرفاً اتلاف مستند به او باشد.» (یزدانیان، علیرضا، ۱۳۸۶، صص ۲۵۹ و ۲۶۰).

نتیجه بحث حاضر آن است که مقصر تنها مسوول حوادثی است که در نظر عرف قابل پیش بینی و محتمل باشد. درجه احتمال نیز هر اندازه بیشتر باشد، اماره وجود رابطه ســـببیت میان فعل شـــخص و ورود ضرر قوی تر، است. این اماره در صورتی ایجاد می‌شود که درجه احتمال به حداقلی برسد که عرف آن را قابل اعتناء و معتبر بداند و بر مبنای غلبه بر آن اعتماد کند (کاتوزیان، ۱۳۸۷، صص ۴۶۶ و ۴۶۵).

حال با توجه به توضیحات مذکور ســـوالی که ممکن است به ذهن هر حقوقدانی خطور کند این است که آیا در تصادف حاضر موتورسوار مرتکب تقصیر شده است یا خیر؟ ســـوالی که بیشتر در قرار به آن پرداخته شده و صادر کننده قرار سعی کرده است با ارائه استدلال های منطقی با وجود آن که نظریه هیأت سه نفره کارشناسی موتورسوار را مقصر در موضوع ندانســـته و براساس نظریه کارشناس اولیه، او را نیز مقصر قلمداد و بدین وسیله مسوولیت را بین وی و راننده مینی‌بوس تقسیم کند.

اما اســـتدلال صادر کننده قرار در توجیه نظریه خود به این ترتیب اســـت: ۱- تقصیر موتورسوار 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- موتورسوار به علت تخلف از مقررات راهنمایی و رانندگی مرتکب تخلف شده است.

اما این دو استدلال به نظر پذیرفته شده نیست:

۱- همـــان طور که گفتیم ضرر باید عرفاً قابل پیش بینی باشـــد. حال آن که در موضوع بحث حاضر چنین نیست زیرا که موتورسوار به گردش اتوبوس اعتماد کرده و این تصور را داشـــته است که اتومبیل در مسیر مســـتقیم حرکت نمی‌کند و این اعتماد وی متعارف بوده است. پس این عرفی بودن حرکت وی در گردش به سمت چپ، عنصر تقصیر را از رفتارش می‌زداید.

۲- ایـــن را که تخلف از مقررات راهنمایی و رانندگی تقصیر باشـــد، به عنوان یک اصل قاطع نمی‌پذیریم بلکه معتقدیم که تخلف از مقررات راهنمایی و رانندگی وقتی تقصیر است که شخص از رفتار یک انسان عادی و متعارف تعدی نموده و این تعدی وی رابطه ســـببیت عرفی با ورود خسارت داشـــته باشد. مثلاً زمانی که یک شخص بدون داشتن گواهینامه، رانندگی و در هنگام رانندگی با اتومبیلی که از جاده فرعی به اصلی می‌آمده تصادم کند، صرف نداشتن گواهینامه، نمی‌تواند ملاک تقصیر وی باشد.

از سوی دیگر، از نقشی که انصاف در تعیین سبب خسارت دارد نباید غافل شد. اگر راننده مینی‌بوس متوجه عیب وســـیله نقلیه خود می‌بود، این خسارت به وجود 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 ترمز خطرات جدی برای جان و مال افراد به وجود آید.

۳- از نـــگاه و جنبـــه دیگری نیز می‌شـــود به این قرار پرداخت و آن هم مســـأله تقصیر زیان دیده اســـت. این مســـأله در حقوق کامن لاو با عنوان (contributory negligence) و تقصیر مشترک و در حقوق فرانسه با عنوان (commune faute) مطرح و بررسی شـــده و در حقوق روم نیز دارای منشاء و مبنای تاریخی است. در حقوق اســـلام نیز اگرچه به صراحت بیان نشده است ولی از برخی قواعد فقهی و در ضمن برخی فروع فقهی می‌توان رگه‌هایی از آن را جستجو کرد.

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

الف) در حقوق انگلیس: مطابق قانون تقصیر مشـــترک که در سال ۱۹۴۵ تصویب شده، 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 مسوولیت جبران خسارت را بین زیان دیده و سایر اسباب تقسیم کند.

رویه دادگاه ها و دکترین در این خصوص متشتت است ولی از بررسی آن می‌توان نتیجه گرفت که در حال حاضر برای تقســـیم مسوولیت در حقوق انگلیس دو معیار کلی وجود دارد. نخســـت: تقسیم مسوولیت بر مبنای میزان تأثیر هر کدام در ورود ضرر، دوم: تقســـیم بر مبنای درجه تقصیر. که بر هر یک از دو معیار انتقاداتی وارد شده است (baker, 1991, p.187).

ب) در حقوق فرانســـه: در این زمینه قانـــون ۵ ژوئیه ۱۹۶۷ و۵ژوئیه۱۹۳۴ وجود دارد که راجع به تصادفات دریائی است که بر مبنای آن ها میزان مسوولیت هر یک از اسباب، براساس درجه تقصیر معین می‌شود و در صورت عدم امکان تعیین درجه تقصیر، خسارت به تساوی تقسیم می‌گردد. (Mazeaud, 1920, p. 622).

ج) فقه شیعه: در فقه شیعه در مورد دخالت چند سبب در ایجاد ضرر، حکم به تساوی مسوولیت 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 می‌شـــود. ابـــن 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 مسوول نصف دیه طرف مقابل است که باید از ترکه هر کدام پرداخت شـــود.» (ابن براج طرابلسی: م ۱۹۹۱، ص ۱۵۶). وی در ادامه در توجیه حکم می‌نویسد: «لأنهما ماتا جمیعاً من سبب اشتراکاً فیه». یعنی هر دو در ایجاد سبب مرگ دخالت داشته‌اند. بنابراین مطابق این نظر، در موردی که دو ســـبب در ایجاد خسارت دخالت دارند، مسوولیت به طور تساوی تقسیم می‌شود و هر کدام مسوول نصف خسارت است.

صاحـــب «جواهر» از فقهای متأخر نیز ضمن بیـــان همین فرع از این نظر پیروی کرده اســـت (نجفی، ۱۴۰۴ ق. ص ۶۳). در فقه عامه نیز همین نظریه پذیرفته شده

است و حکم به تساوی مسوولیت داده می‌شود. (سراج، ۱۹۹۱ م. ص ۱۸۶).

در حقوق موضوعه ایران، در متون قانونی مختلف شـــیوه های متفاوتی ذکر شده است اما با توجه به این که موضوع بحث حاضر درخصوص تصادم وسیله نقلیه موتوری است، مواد ۳۳۶ و ۳۶۵ از قانون مجازات اسلامی‌به صراحت نظریه تساوی مسوولیت را پذیرفته است. به خصوص رأی وحدت رویه شماره ۷۱۷ هیأت عمومی‌دیوان عالی کشور درخصوص مسوولیت هر یک از رانندگان در برخورد دو یا چند وسیله منتهی به قتل جای هیچ گونه تردیدی را در این زمینه باقی نمی‌گذارد.

نتیجه‌گیری:

الف) تلاش صادر کننده قرار بر این که با آوردن دلایل حقوقی ســـعی نموده اســـت مخاطب خود را به نحو علمی و به دور از هرگونه تحکم مجاب نماید، قابل تقدیر است و ایـــن خود می‌تواند برای محاکم ما رویه‌ای شـــود که مطیع بی‌چون و چرای نظریات کارشناسی نشوند که هر موضوعی را با اوضاع و احوال مورد کارشناسی تطبیق دهند.

ب) در تعریف سببیت میان فقهاء و حقوق دانان تعریف واحدی در این رابطه وجود ندارد. فقهاء تعاریف گوناگونی از تســـبیب ارائه نموده‌اند. محقق حلی در «شرایع» و در کتاب دیات می‌گوید: «سبب چیزی است که اگر وجود نداشته باشد تلف حاصل نخواهد شد، اما علت تلف چیز دیگری است.» (محقق حلی، ص ۱۰۲۴).

حقوقدانان در تعریف ســـبب معتقدند در تسبیب، شخص به طور مستقیم مباشر تلف کردن مال نیست ولی مقدمه تلف را فراهم می‌آورد. علاوه بر این عرف باید ضرر را منســـوب به او بداند. همچنین وجود نوعی تقصیر شرط ایجاد مسوولیت می‌باشد. میان وجود سبب و ورود ضرر ملازمه‌ای 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 (کاتوزیان، ۱۳۸۷، صص ۴۳۴ و ۲۱۶).

این یکی از نقاط قوت قرار است که بین مفهوم شرط و سبب قائل به تفکیک شده است به طوری که ایجاد کننده سبب، مسوول است ولی مهیا کننده شرط مسوولیت ندارد.

ج) با توجه به استدلال‌های مذکور به نظر می‌رسد تقصیر راننده مینی‌بوس علت اصلی

تصادف می‌باشد یعنی عرف در اینجا ضرر را منتسب به تقصیر راننده مینی‌بوس می‌داند. نکته ای که صادر کننده قرار از آن غفلت نموده و تنها به ذکر اســـتدلال های منطقی سبب و شرط روی آورده است.

د) در مورد تقصیر زیان دیده در موردی که حادثه به او نیز منســـوب باشد، اصل بر تقسیم مسوولیت می‌باشد و با توجه به مواد قانون مجازات اسلامی و رأی وحدت رویه شماره ۷۱۷ این تقسیم به نحو تساوی صورت می‌پذیرد.[۱]

فهرست منابع:

الف) فارسی:

۱- بادینی، حسن: «فلسفه مسوولیت مدنی»، انتشارات شرکت سهامی انتشار، چاپ اول، ۱۳۸۴.

۲-جعفری لنگرودی، دکتر محمدجعفر: «ترمینولوژی حقوق»، گنج دانش، چاپ پنجم، زمستان ۱۳۷۰.

۳-کاتوزیان، دکتر ناصر: «الزام های خارج از قرارداد مســـوولیت مدنی»، جلد اول، قواعد عمومی، انتشارات دانشگاه تهران، چاپ هشتم، ۱۳۸۷.

۴-یزدانیان، علیرضا: «حقوق مدنی؛ قواعد عمومی مسوولیت مدنی»، جلد اول، انتشارات نشر میزان، چاپ اول، زمستان ۱۳۸۶.

ب) عربی:

۱-ســـراج، محمد احمد (۱۹۹۳ م) ضمان العدوان فی الفقه الاسلامی، دراسهٔ مقارنهٔ بالاحکام المسوولیته التقصیریه فی القانون، بیروت: الموسسه الجامعه للدراسات و النشر و التوزیع.

۲-الطرابلسی، قاضی عبدالعزیز ابن براج، المهذب، مندرج در سلسله الینابیع الفقیه، ج ۲۴.

۳-نجفی، محمدحســـن (۱۴۰۴ ق)، جواهر الکلام فی شـــرح شرایع الاسلام، ج ۴۲، تحقیق: رضا استادی، تهران: انتشارات الاسلامیه.

ج) لاتین:

1-Coleman, jules l: “risks and wrong”, Cambridge studies in philosophy and law, Cambridge university press, first published 1992, transferred to digital repriting 1999.

2-Max well & baker (C.D) (1991): tort, 5 th edition, sweet, London.

3-Mazeaud (Henri et Heon): “traite theorie-pratique de la responsabilite civile”, t. 1 6 eme edition, par andere tunc, 1965, t. II ,6eme edition, 1976,t.III 4eme edition, 1951,editions monchrestien.

۱. در عین حال هم در نظریه دادیار و هم از دیدگاه نویسنده، مسوولیت و تقصیر راننده اتوبوس دائر به عدم رعایت حق تقدم مورد غفلت قرار گرفته است. زیرا طبق نظر کارشناس منفرد که مورد پذیرش دادیار واقع شد، او نیز مرتکب تخلف شده و در بروز خسارت سهم داشته است. (ویراستار)