

محمدعلی ابراهیم خانی

قاضی دادگستری

مسئولیت مشترک و چندجانبه

در بسیاری از دعاوی، با اینکه ورود خسارت غیر قابل انکار است. اما بلحاظ دخالت چند عامل بعضاً انسانی در ایجاد حادثه، تحمیل خسارت و تعیین میزان خسارتی که باید از طرف زیان‌زننده، به زیان‌دیده پرداخت شود. دشوار می‌گردد. عدالت اقتضا می‌کند که علی‌الاصول هر کس مسئول زیان‌های ناشی از فعل یا ترک فعل خود باشد. و در اجتماع چند علت و خطا در بروز حادثه، تشخیص میزان تأثیر هر یک از علل در ایجاد خسارت، نقش اساسی داشته باشد. این امر در رأی وحدت رویه شماره ۵۶-۱۳۵۲/۷/۲۵ هیأت عمومی دیوانعالی کشور مورد توجه واقع شده است: «نظر بر اینکه طبق مواد ۹ و ۴ آئین دادرسی کیفری و اصل کلی، شخصی که از وقوع جرم متحمل ضرر و زیان شده می‌تواند* به تبع ادعای دادستان مطالبه ضرر و زیان نماید و هرگاه دادگاه جزا متهم را

* ماده ۹ آیین دادرسی کیفری مصوب سال ۱۲۹۰ «شخصی که از وقوع جرمی متحمل ضرر و زیان می‌شود و به تبع دادستان مطالبه ضرر و زیان می‌کند مدعی خصوصی است و مادام که دادخواست ضرر و زیان تسلیم نکرده است شاکی خصوصی نامیده می‌شود.

ضرر و زبانی که قابل مطالبه است به شرح ذیل می‌باشد.

۱- ضرر و زیان‌های مادی که در نتیجه ارتکاب جرم حاصل شده است.

۲- ضرر و زیان معنوی که عبارت است از کسر حیثیت یا اعتبار اشخاص یا صدمات روحی.

۳- منافعی که ممکن‌الاحصول بوده و در اثر ارتکاب جرم مدعی خصوصی از آن محروم می‌شود.

ماده ۴ «هرگاه دادگاه متهم را مجرم تشخیص دهد مکلف است ضمن صدور حکم جزائی حکم ضرر و زیان مدعی خصوصی را نیز طبق دلایل و مدارک موجود صادر نماید مگر اینکه رسیدگی به ضرر و زیان محتاج تحقیقات بیشتری باشد که در آن صورت دادگاه حکم جزائی را صادر نموده بعد نسبت به ضرر و زیان رسیدگی کرده حکم خواهد داد در هر حال دادگاه جزائی نمی‌تواند با وجود حکم به محکومیت متهم رسیدگی به دعوی خصوصی را به دادگاه حقوقی احواله کند.»

مجرم تشخیص دهد مکلف است به دادخواست تاوان خواه که با رعایت تشریفات مقرر تقدیم شده رسیدگی و ضمن صدور حکم جزایی حکم ضرر و زیان نیز با عنایت به دلایل موجود صادر نماید لذا در نظایر موضوع که مداخله متهم در منازعه ثابت و مورد لحوق حکم قرار گرفته، دادگاه نمی تواند به این استدلال که مرتکب جرح یا ضرب معلوم نیست و تاوان خواه از جمله مقصرین قضیه می باشد دعوی خصوصی را رد نماید...»

علاوه بر رأی مزبور توجه به ماده ۳۸۶ قانون تجارت خالی از لطف نیست که مقرر کرده است: «اگر مال التجاره تلف یا کم شود، متصدی حمل و نقل مسؤول قیمت آن خواهد بود. مگر اینکه ثابت نماید تلف یا گم شدن مربوط به جنس خود مال التجاره یا مستند به تقصیر ارسال کننده یا مرسل الیه یا ناشی از تعلیماتی بوده که یکی از آنان داده اند و یا مربوط به حوادثی بوده که هیچ متصدی مواظبی نمی توانست از آن جلوگیری کند.»

صرف نظر از اینکه اگر کالای تلف یا گم شده مال مثلی باشد، چرا باید بر خلاف مواد ۳۲۸، ۳۲۹ و ۹۵۰ قانون مدنی قیمت آن پرداخت شود، به امکان دخالت عوامل متعددی در ایجاد خسارت اشاره می کند. اما به این نکته که در صورت تأثیرگذار بودن تخلفات طرفین در تلف یا خسارت دیدن کالا چه باید کرد؟ راه حلی ارائه نکرده است. و اضافه بر آن ممکن است اسباب و عوامل ذکر شده در ماده ۳۸۶ قانون تجارت تأثیر یکسان در خسارت دیدن یا تلف کالا داشته باشند و ممکن است تأثیر آنان یکسان نباشد.

در این دو وضعیت چه باید کرد؟ **مال عام علوم انسانی**
با توجه به نظام حقوقی ایران، و اینکه مبانی ایجاد مسئولیت، قرارداد، الزامات خارج از قرارداد و مسئولیت ناشی از فعل غیر می تواند باشد. در دو مبنای اول مسأله را طرح و بررسی مسئولیت ناشی از فعل غیر را به فرصت مناسب دیگری می سپاریم.

الف - الزامات خارج از قرارداد و مسئولیت چند جانبه

۱. ماده یک قانون مسئولیت مدنی و قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث، تصریح به جبران خسارت وارده به ثالث دارد. و ماده دوم قانون مسئولیت مدنی تأکید دارد که اگر چند خسارت وارد شده

باشد باید هر کس مسؤول خسارتی باشد که در ایجاد آن نقش کامل داشته است. در فرضی که چند عامل باعث ورود خسارت شده باشد، بند سوم ماده چهارم قانون مسؤولیت مدنی می‌گوید: «وقتی که زیان دیده به نحوی از انحاء موجبات تسهیل ایجاد زیان را فراهم نموده یا به اضافه شدن آن کمک و یا وضعیت واردکننده زیان را تشدید کرده باشد. دادگاه می‌تواند میزان خسارت را تخفیف بدهد.» در این قانون هر چند به طور صریح ضابطه مشخصی برای تحمیل خسارت بر عهده واردکنندگان آن تعیین نشده است، ولی لزوم پذیرش سهمی از خسارت توسط کسی که شخصاً در ایجاد خسارت نسبت به خود یا اموال خود نقش داشته، مورد اشاره قرار گرفته است. بنابراین دو فرض متفاوت در این خصوص امکان تحقق دارد.

● زیان دیده نقشی در ایجاد خسارت نداشته باشد.

● زیان دیده در ایجاد خسارت ذی سهم باشد.

۲. اگر زیان دیده نقشی در ایجاد خسارت نداشته باشد. خطای مشترک، وقتی محقق خواهد شد که، وارد شدن خسارت متناسب به دو نفر یا بیشتر باشد. که رابطه این افراد در ایجاد حادثه ممکن است به صورت شرکت، اجتماع مسببین و یا اجتماع سبب و مباشر باشد.

۳. اجتماع سبب و مباشر

در فرضی که ایجاد خسارت به اجتماع سبب و مباشر متناسب می‌شود. مواد ۳۳۲ قانون مدنی ۳۶۳ قانون مجازات اسلامی، جبران خسارت را بر عهده مباشر قرار داده‌اند. مگر اینکه سبب اقوی باشد. بنحوی که عرفاً ائتلاف مستند بر او باشد. که نتیجه آن داوری عرف در تمیز شدت و ضعف تأثیر عملی به سبب و مباشر و تشخیص مسؤول جبران خسارت است. بنابراین در فروض مختلف پیرامون میزان مسؤولیت سبب و مباشر صحبت می‌کنیم.

۱.۳- ممکن است مباشر نسبت به سبب در زمینه ایجاد خسارت اقوی فرض شود. در این فرض چرا باید مسؤولیت جبران خسارت تنها به عهده مباشر قرار داده شود؟ در حالیکه مسبب نیز به ایجاد شرایطی که امکان ورود خسارت را فراهم ساخته کمک کرده است. در این خصوص باید به مبانی قانونی رجوع کرد، که شرایط امکان مطالبه خسارت

را بیان می‌کنند. ماده ۵۲۰ قانون آیین دادرسی دادگاه‌های عمومی و انقلاب در امور مدنی می‌گوید: «در خصوص مطالبه خسارت وارده، خواهان باید این جهت را ثابت نماید که زیان وارده بلاواسطه ناشی از عدم انجام تعهد یا تأخیر آن و یا عدم تسلیم خواسته بوده است. در غیر اینصورت دادگاه دعوی مطالبه خسارت را رد خواهد کرد.» بنابراین شرط مطالبه خسارت از کسی این است که خسارت بلاواسطه ناشی از فعل با ترک فعل او باشد. و چون مسبب نمی‌تواند در این رابطه قرار گیرد و در امتداد روابط مسبب و مباشر رابطه ایجاد خسارت با مسبب قطع شده است. مطالبه خسارت از مسبب در صورتی که نسبت به مباشر اقوی فرض شود امکان‌پذیر نیست. اما این قاعده در جایی که فعل مسبب خود به تنهایی برای ایجاد خسارت خاصی، و منصرف از خسارت کلی منتسب به مباشر کافی باشد، دچار محدودیت خواهد شد. زیرا در این صورت مسبب در حقیقت مباشر ایجاد خسارت اولیه است و خسارت مزبور بلاواسطه ناشی از فعل اوست و مسئولیت مباشر، جبران خسارت است. بنابراین مباشر اصلی، مسئولیت جبران خساراتی را دارد که منهای خسارت وارد شده توسط مسبب (مباشر اولیه) باشد. فرض کنیم شخصی به جهت انتقام‌جویی قصد کشتن فردی را دارد، اما در شرایط معمولی توانایی اجرای این فکر خود را ندارد، و شخص دیگری با آگاهی از این موضوع، در شرایطی که امکان اجرای نیت فرد اول وجود داشته باشد، جراحی به ثالث وارد می‌کند. و در اثر تحلیل قوای مصدوم فرد اول قادر به کشتن ثالث می‌شود. در این فرض میزان مسئولیت هر یک چقدر است؟ حکم ماده ۲۱۶ قانون مجازات اسلامی روشنگر قضیه است. «هرگاه کسی جراحی به شخصی وارد کند و بعد از آن دیگری او را به قتل برساند قاتل همان دومی است. اگرچه جراحی سابق به تنهایی موجب مرگ می‌گردید و اولی فقط محکوم به قصاص طرف یا دیه جراحی است که وارد کرده مگر در مواردی که در قصاص جراحی خطر مرگ باشد که در این صورت فقط محکوم به دیه می‌باشد.»

۲.۳- فرض دیگر این است که مسبب اقوی از مباشر باشد. «هرگاه مباشر اتلاف در حکم وسیله باشد و به فرمان کارفرما یا مخدوم خود کار زیانبار را انجام دهد، حالت مباشر در حکم اضطرار است و زیان دیده می‌تواند به مسبب حادثه (که بنا به فرض

قوی‌تر است) رجوع کند.^{۳*} هر چند مجازات مباشر مضطر ممکن است با تمسک به مدلول حدیث رفع ساقط شود. اما بر خلاف نظر استاد نمی‌توان اضطراب را از مبانی برداشت ذمه مباشر فرض کند. اما در صورتی که مباشر واقعاً وسیله‌ای بی‌اراده بیش نباشد، بی‌گمان باید مسؤولیت را بر عهده مسبب گذاشت. مرور ماده ۲۱۷ قانون مجازات اسلامی در این مقطع خالی از فایده نیست. «هرگاه جراحتهی که نفر اول وارد کرده مجروح را در حکم مرده قرار داده و تنها آخرین رمق حیات در او باقی بماند و در این حال دیگری کاری را انجام دهد که به حیات او پایان بخشد اولی قصاص می‌شود و دومی تنها دیه جنایت بر مرده را می‌پردازد.»

در این فرض هر چند نفر دوم آخرین فعلی را که برای پایان دادن بر حیات فردی لازم است انجام می‌دهد، و به تنهایی باید مسؤول آن باشد. اما فعل نفر اول به تنهایی برای مرگ مجنی علیه کافی بوده و در سنجش میزان تأثیر فعل هر یک در حادثه، نفر اول مسؤول است.

۳.۳ - فرض دیگری که قابل تصور است، این است که، مسبب و مباشر هیچ یک برتری نسبت به دیگری نداشته باشند. در این موقعیت مسؤولیت و جبران خسارت بر عهده کیست؟ و آیا می‌توان مسؤولیت را بین آنان تقسیم کرد؟ اگر می‌شود تقسیم کرد بر چه اساسی باید این کار انجام شود؟ در ماده ۳۶۵ قانون مجازات اسلامی قاعده‌ای بیان شده که در این مقطع قابل تعمق است. «هرگاه چند نفر با هم مسبب آسیب یا خسارتی شوند بطور تساوی عهده‌دار خسارت خواهند بود.» با توجه به اینکه ایجاد خسارت به هر دو نسبت داده می‌شود و رابطه مسبب با خسارت قطع شده است. بنابراین باید سهمی از جبران خسارت داشته باشد. اما ممکن است این ایراد وارد شود که قاعده فوق فقط درباره مسببین قابل اعمال است. و این از منطوق ماده فهمیده می‌شود. در پاسخ باید گفت مبنای ایجاد مسؤولیت و پرداخت خسارت عبارت است از: (۱) فعلیت یافتن زیان (۲) انجام گرفتن کاری که بدون واسطه خسارت را ایجاد کرده باشد. (۳) رابطه مستقیمی بین کار انجام شده و زیان وجود داشته باشد، که هم مسبب و هم مباشر مشمول آثار این

*. کاتوزیان، دکتر ناصر، قانون مدنی در نظم حقوقی کنونی، چاپ دوم، پاییز سال ۱۳۷۷، ص ۲۲۷ نشر دادگستر

میانی هستند. و از این حیث فرقی بین آنان نیست.

۴. ممکن است ایجاد خسارت فقط معطوف به اجتماع مسببین باشد و مباحثی در این میان دخالت نداشته باشد و با توجه به ماده ۳۶۵ قانون مجازات اسلامی، که قبلاً بیان شد، گفته شود که مسئولیت بین آنان باید بطور مساوی تقسیم شود. اما در ماده ۳۶۴ قانون مزبور، قاعده دیگری بیان شده که مشخص می‌کند این مسأله همیشه بدین صورت نیست. ماده مزبور چنین است. «هرگاه دو نفر عدواناً در وقوع جنایتی به نحو مسبب دخالت داشته باشند کسی که تأثیر کار او در وقوع جنایت قبل از تأثیر مسبب دیگری باشد ضامن خواهد بود. مانند اینکه یکی از آن دو نفر چاهی حفر نماید و دیگری سنگی را در کنار آن قرار دهد و عابر به سبب برخورد به سنگ به چاه افتد کسی که سنگ را گذارده ضامن است و چیزی به عهده حفرکننده نیست و اگر عمل یکی از آن دو عدوانی باشد فقط شخص متعدی ضامن خواهد بود.»

اما اگر عمل مسبب اول خود، خسارت جداگانه‌ای نسبت به مجنی علیه ایجاد کند، آیا جبران مجموع خسارت‌ها بر عهده مسبب دوم است؟ فرض کنیم عابر پس از برخورد با سنگ دچار شکستگی استخوان ساق پا شود و پس از سقوط در چاه استخوان ترقوه وی نیز شکسته شود. آیا جبران هر دو خسارت به عهده مسبب دوم است؟! اگر فقط به ظاهر ماده ۳۶۴ قانون مجازات اسلامی توجه کنیم و بقیه مواد و قوانین را در نظر نگیریم حکم قضیه همان است که در ماده مزبور قید شده است. اما با توجه به مواد ۲۱۶ و ۲۱۷ همان قانون و ماده اول قانون مسئولیت مدنی و ماده ۳۳۱ قانون مدنی چنین حکمی منتفی است و مسبب اول، مسئول جبران خسارتی است که در اثر برخورد عابر با سنگ متحمل شده است.

۵. ایجاد خسارت یا ارتکاب بزه محصول شرکت دو یا چند نفر باشد. ماده ۴۲ قانون مجازات اسلامی در این خصوص مقرر داشته است: «هر کس عالماً و عامداً با شخص یا اشخاص دیگر در یکی از جرایم قابل تعزیر یا مجازات‌های بازدارنده مشارکت نماید و جرم مستند به عمل همه آنها باشد خواه عمل هر یک به تنهایی برای وقوع جرم کافی باشد خواه نباشد و خواه اثر کار آنها مساوی باشد خواه، متفاوت، شریک در جرم محسوب و مجازات او مجازات فاعل مستقل آن جرم خواهد بود. در مورد جرایم غیر

عمدی (خطای) که ناشی از خطای دو نفر یا بیشتر باشد مجازات هر یک از آنان نیز مجازات فاعل مستقل خواهد بود.»

تبصره - اگر تأثیر مداخله و مباشرت شریکی در حصول جرم ضعیف باشد، دادگاه مجازات او را به تناسب تأثیر عمل او تخفیف می دهد.»

با توجه به تعیین تکلیف مجازات شرکا در ماده مزبور، باید گفت، در خصوص جبران خسارت نیز، می توان به ملاک ماده ۱۶۵ قانون دریایی رجوع کرد که گفته است: «ماده ۱۶۵ - تناسب خسارات

الف) اگر دو یا چند کشتی مرتکب خطا شوند، مسؤولیت هر یک از کشتی ها متناسب با اهمیت تقصیری است که از آن کشتی سر زده است. معذک اگر تشخیص اهمیت تقصیر یا شواهد و قرائن ممکن نباشد و یا تقصیر طرفین بنظر یکسان برسد طرفین به نسبت مساوی مسؤول خواهند بود.

ب) خسارت وارده به کشتی ها - بار آنها - اشیاء و اموال متعلق به کارکنان کشتی و مسافران و اشخاص دیگری که در کشتی باشد به نسبت مذکور در بند «الف» این ماده به عهده کشتی ای است که، تقصیر متوجه آنهاست و کشتی نسبت به جبران خسارت اشخاص ثابت بیش از نسبت فوق مسؤول نخواهد بود.

ج) کشتی های مقصر نسبت به خسارات ناشی از فوت و صدمات بدنی در مقابل اشخاص ثالث منفرداً و متضامناً مسؤول هستند و باید خسارت وارده را جبران نمایند. اگر مبلغ پرداختی هر یک از مسؤولان بیش از مبلغی باشد که به سهم مسؤولیت او تعلق می گیرد، نسبت به مبلغ اضافه حق مراجعه به مسؤول یا مسؤولان دیگر را خواهد داشت.»

با توجه به اینکه مبانی ایجاد مسؤولیت در خصوص اقدام شرکاء وجود دارد. جبران خسارت نیز به عهده آنان است. اما هنگامی که میزان تأثیر عمل هر یک در ایجاد خسارت قابل شناسایی است، عدالت اقتضاء می کند که هر کس عهده دار مسؤولیت خویش باشد، و بار مسؤولیت دیگری را نکشد، ولی در فرض عدم امکان تشخیص میزان تأثیر عمل شرکاء در ایجاد خسارت، بهترین راه حل، جبران خسارت به تساوی است.

۶. تأثیر و نقش زیان دیده در خسارت

ممکن است ایجاد خسارت یا صدمه، فقط منتسب به زیان‌زننده نباشد. و زیان دیده نیز در ایجاد آن دارای سهم باشد. فرض کنیم عابری از محل ممنوعه عبور کند و راننده‌ای نیز با تخلف از موازین با سرعت غیرمجاز اقدام به رانندگی با خودرو کند و اتفاقاً با عابر برخورد کند، و حادثه بنحوی باشد که اگر یکی از آن دو مرتکب خطا نمی‌شد این حادثه واقع نمی‌شد. با توجه به مبانی ایجاد مسئولیت (شماره ۶) که قبلاً ذکر شد. باید هر دو را مسؤول ایجاد حادثه دانست. اما برای تقسیم مسئولیت و جبران خسارت چه باید کرد؟ ماده ۱۴ قانون دریایی واجد ضابطه‌ای است که در این مثال قابل اعمال است؛ متن ماده چنین است: «در صورتی که متصدی حمل ثابت نماید، فوت یا صدمات بدنی بر اثر تقصیر و یا غفلت خود مسافر بوده و یا عمل مسافر در وقوع آن تأثیر داشته، دادگاه بر حسب مورد متصدی حمل را کلاً یا جزاً از مسئولیت بری خواهد کرد.»

با توجه به اینکه متن ماده پیرامون تعیین مسئولیت در ضمان قهری و نحوه کسب برائت جزئی یا کلی اقدام به بیان حکم کرده است. در خصوص مثال بالا و اشباه آن می‌توان، از ضابطه مذکور استفاده کرد، و آن را به مواردی که زیان دیده نیز ذی سهم در ایجاد خسارت است. تعمیم داد. بند ۳ ماده ۴ قانون مسئولیت مدنی نیز به دادگاه اختیار داده است که در صورت دخالت زیان دیده در ایجاد زیان، دادگاه میزان خسارت را تخفیف دهد. هر چند در این ماده و بندهای آن ضابطه مشخصی برای اعمال تخفیف تعیین نشده است، لذا از این حیث بر این قانون ایراد وارد است. لیکن امکان کاهش مسئولیت زیان‌زننده با توجه به دخالت زیان دیده در ایجاد خسارت پیش‌بینی نشده است که با عنایت باین مطلب باید بدنبال ضابطه‌ای برای رفع این نقصان بود که پاسخگوی فروض زیر باشد.

۷. میزان دخالت زیان دیده و زیان‌زننده در خسارت مشخص نباشد.

با توجه به اینکه ایجاد مسئولیت به هر دو نفر نسبت داده می‌شود، و هیچ یک وجه ترجیحی نسبت به دیگری ندارند، با نگاهی به مطالب پیش‌گفته و مفاد ماده ۳۶۵ قانون مجازات اسلامی باید مسئولیت بین آنان به تساوی تقسیم شود. و در این خصوص از

ملاک مذکور در بندهای ب و ج ماده ۳۷ کنوانسیون حمل و نقل جاده‌ای نیز می‌توان استفاده کرد.

۸. میزان دخالت زیان دیده و زیان زننده مشخص باشد.

در این فرض تقسیم مسؤولیت و جبران خسارت ساده‌تر و عملی‌تر خواهد بود. و دادگاه در حکم صادره پیرامون ترافع می‌تواند زیان دیده را از دریافت خسارتی بیش از آنچه به زیان زننده نسبت داده می‌شود، محروم کند. اما بار اثبات و خسارت زیان دیده در ایجاد حادثه و خسارت با زیان زننده است. ماده ۱۸ کنوانسیون در این خصوص می‌گوید: «۱ - مسؤولیت اثبات اینکه فقدان، خسارت یا تأخیر در نتیجه یکی از عوامل مندرج در بند (۲) ماده ۱۷ حادث شده باشد با حمل‌کننده خواهد بود.» و بند (۲) ماده ۱۷ در خصوص آثار دخالت زیان دیده در ایجاد خسارت، بشرح زیر سخن گفته است: «در صورتی که فقدان یا خسارت یا تأخیر به سبب عمل خلاف یا غفلت مدعی یا به موجب دستورهای داده شده توسط وی، غیر از دستورهایی که حمل‌کننده در انجام آن دچار اشتباه یا غفلت شده باشد یا به علت عیب ذاتی کالا و یا اوضاع و احوال اجتناب‌ناپذیر که حمل‌کنند قادر به جلوگیری از آن نبوده حادث شود، حمل‌کننده از مسؤولیت مبرا خواهد بود.»

همچنین بند (۲) ماده ۱۸ کنوانسیون به امکان تقسیم مسؤولیت به نسبت اشاره کرده است. در این بند پیش‌بینی شده که ممکن است ایجاد خسارت معطوف به موارد مذکور در بند (۴) ماده ۱۷ کنوانسیون باشد، که حسب مورد زیان زننده (حمل‌کننده) حسب مورد بطور کلی یا جزئی ممکن است از پرداخت خسارت معاف شود. بند (۴) ماده (۷) چنین تدوین شده است.

«۴ - در صورتی که فقدان و خسارت از مخاطرات ذاتی خاص در یک یا چند مورد از موارد زیر حادث شود حمل‌کننده با رعایت بندهای (۲) الی (۵) ماده ۱۸ از مسؤولیت مبرا خواهد بود.

الف) استفاده از وسایل نقلیه در باز بدون پوشش در صورتی که استفاده از چنین وسایلی به صراحت توافق شده و در بارنامه قید شده باشد.

ب) بسته‌بندی نبودن یا وجود بسته‌بندی ناقص در مورد کالاهایی که در صورت

نداشتن بسته‌بندی یا داشتن بسته‌بندی ناقص به دلیل طبیعی که دارند، متحمل ضایعات یا خسارت می‌شوند.

ج) کار تحویل و تحول، بارگیری، بارچینی یا تخلیه کالا به وسیله فرستنده یا گیرنده و یا شخصی که از طرف آنان به این کار گمارده شده انجام شود.

د) طبیعت بعضی از کالاها به ویژه تمام یا قسمتی از آنها را در معرض فقدان یا خسارت به خصوص به واسطه شکستگی، زنگ زدگی، پوسیدگی، خستگی، نشست، نقصان معمولی، آفت یا بیدزدگی قرار می‌دهد.

ه) کافی یا کامل نبودن علائم و شماره‌های روی بسته‌ها.

و) حمل حیوانات زنده.»

در بند ۵ این ماده در خصوص تقسیم مسئولیت به نسبت چنین می‌گوید: «برابر مقررات این ماده، در مواردی که حمل‌کننده نسبت به بعضی عوامل موجب فقدان، خسارت یا تأخیر مسؤل نبوده باشد، نسبت به عوامل دیگر فقط تا حدی مسؤل است که عوامل یاد شده در فقدان یا تأخیر کالا سهیم بوده‌اند.»

علاوه بر مطالب بالا در قانون دریایی نیز پیرامون تناسب مسئولیت با خسارت صحبت شده است. که در صفحه ۸ از آن ذکری به میان آمده است.

ب - مسئولیت چند جانبه و رابطه قراردادی

در مواردی که شکستن پیمان یا عدم رعایت مفاد آن، مبنای ورود خسارت باشد، ممکن است زیان دیده در مورد خسارت نقش داشته باشد، و ممکن است مورد خسارت را جزاً یا کلاً نتوان به موردی نسبت داده ولی خسارت توسط مجموعه‌ای از عوامل ایجاد شده باشد، که در صورت وجود عنصر عمد چگونگی تحمیل خسارت و مسؤل جبران آن، در بخش الزامات خارج از قرارداد صحبت شد. در این قسمت به بررسی مسؤلیت زیان زندگان و فرض دخالت زیان دیده در ایجاد خسارت می‌پردازیم. صرفنظر از اینکه مسؤلیت زیان زندگان تضامنی باشد یا نه تعیین میزان مسؤلیت آنان بین خود و سهمی که هر یک باید از تدارک خسارت داشته باشند ضروری است. با این مقدمه فرض زیر بررسی می‌شود.

الف) زیان دیده نقشی در ایجاد خسارت نداشته باشد

هرگاه زیان دیده نسبت به مورد خسارت به خود، اموال یا حقوق خود مسؤول شناخته نشود، قانون، عقل و رفتار خردمندان بر جبران خسارت وی حکم می‌کنند. نگاهی به قوانین اساسی، مدنی، تجارت، مسؤولیت مدنی، - بیانگر این مطلب است، که اموال و حقوق و تمامیت جسمانی دیگران محترم بوده، و ایراد خسارت به آنها در نظر قانونگذار علی‌القاعده قابل اغماض نیست.^{۳*} بنابراین اگر مجموعه‌ای از عوامل مسؤول جبران خسارت شناخته شوند. باید بررسی کرد که سهم هر یک از عوامل در جبران خسارت بر چه اساسی باید تعیین شود. فرض کنیم بین دو ایرانی قرارداد حمل و نقل کالایی از یک کشور خارجی و تحویل آن در ایران منعقد شده باشد و مسؤول حمل کالا براساس قرارداد دخالتی در امر بارگیری و چیدن کالا و تخلیه آن در ایران نداشته باشد. پس از تحویل کالا مشخص شود که به کالا خسارتی وارد آمده، و براساس نظریه کارشناس ذیصلاح، مجموعه عوامل بارگیر، حمل‌کننده و تخلیه‌کننده در ایجاد خسارت مسؤولیت داشته باشند. به این فرض ممکن است میزان مسؤولیت هر یک در ایجاد زیان به تفکیک قابل احراز باشد، و ممکن است اینطور نباشد.

۱. در صورتی که میزان مسؤولیت زیان زندگان مشخص نباشد. چون مورد خسارت به همه آنها نسبت داده می‌شود، جبران خسارت نیز باید از سوی آنان انجام گیرد. و این که میزان مسؤولیت آنان مشخص نیست، نمی‌تواند از عوامل سقوط مسؤولیت آنان باشد. به این ترتیب منصفانه‌ترین راه حل، تقسیم مسؤولیت و جبران خسارت بین آنان به تساوی است. توجه به مفاد ماده ۳۶۵ قانون مجازات اسلامی و مقررات کنوانسیون حمل و نقل جاده‌ای، در این مورد راهگشاست. ماده ۱۸ - کنوانسیون مزبور چنین تدوین شده است: «۱ - مسؤولیت اثبات اینکه فقدان، خسارت، یا تأخیر در نتیجه یکی از عوامل مندرج در بند (۲) ماده ۱۷ حادث شده؛ با حمل‌کننده خواهد بود.

۲. وقتی حمل‌کننده اثبات کند که تحت اوضاع و احوال مربوط، فقدان، یا خسارت می‌توانسته به یک یا چند مورد از مخاطرات خاص موضوع بند (۴) ماده ۱۷ نسبت داده

*. به ماده ۴ قانون مسؤولیت مدنی رجوع شود.

شود فرض بر صحت ادعای مدعی می‌شود. در این صورت خواهان حق خواهد داشت ثابت کند که فقدان یا خسارت در حقیقت بطور کلی یا جزئی منتسب به یکی از این مخاطرات نبوده است.»

البته شرط استفاده از مقررات این کنوانسیون در خصوص توزیع مسئولیت این است که خسارت وارد شده، ناشی از قصور یا خلاف عمدی نباشد. در این مورد ماده ۲۹ کنوانسیون می‌گوید: «۱- چنانچه خسارت وارد شده به کالا در نتیجه قصور یا خلاف عمدی از ناحیه حمل‌کننده بوده باشد و برابر قانون محل دادگاه یا دیوانی که به موضوع رسیدگی می‌کند در حکم خطای عمدی تلقی شده باشد، در چنین صورتی حمل‌کننده حق استفاده از مقررات این فصل را که مسئولیت او را رفع یا محدود می‌کند یا بار اثبات را از گردن او ساقط می‌کند نخواهد داشت.

۳. مقررات بند بالا در صورتی که قصور یا خلاف عمدی از طرف نمایندگان و کارکنان و سایر اشخاصی که حمل‌کننده از خدمات آنها در کار حمل استفاده می‌کند رخ داده باشد، مادامی که نمایندگان، کارکنان یا اشخاص یاد شده در حدود وظیفه شغلی خود عمل نموده باشند نیز جاری خواهد بود. علاوه بر این در چنین موردی نمایندگان، کارکنان یا اشخاص مورد بحث حق ندارند نسبت به مسئولیت شخصی خود از مقررات یاد شده در بند (۱) استفاده کنند.»

و برای چاره‌جویی در فرضی که تشخیص میزان مسئولیت خسارت زندگان امکان‌پذیر نباشد، بند ب ماده ۳۷ کنوانسیون مزبور اشعار می‌دارد: «وقتی فقدان یا خسارت در نتیجه عمل دو حمل‌کننده یا بیشتر حادث شده باشد هر یک از حمل‌کنندگان غرامتی به نسبت سهمی که در مسئولیت داشته‌اند خواهند پرداخت. در صورتی که تقسیم مسئولیت ممکن نباشد هر حمل‌کننده به نسبت سهمی که از هزینه حمل برده است، در پرداخت غرامت سهم خواهد بود.»

البته قسمت اخیر این بند بی‌شبهت به قاعده فقهی «من له الغنم فعليه العزم» نیست که بحث پیرامون ارتباط این دو مقوله، از این مبحث خارج است.

نکته دیگری که در این مقطع قابل ذکر است، تصمیم خسارت زندگان به جبران خسارت بر خلاف مقررات مواد ۳۷ و ۳۸ این کنوانسیون است. که باید دید این تصمیم

بین آنان لازم‌الرعایه هست یا نه؟ به عبارت دیگر تعیین میزان مسؤولیت زیان‌زندگان در مقررات کنوانسیون از قواعد آمره است و متخلفین صرفاً براساس ضوابط مذکور باید خسارت را جبران کنند، یا می‌توانند رابطه بین خود پیرامون خسارت را بر مبنای دیگری قرار دهند؟ در این مورد باید گفت هر فردی در مداخله و تصرف در اموال خود تا جایی که قانون آن را منع نکرده باشد آزاد است به ویژه در حقوق ایران که اصل اباحه اعمال است. زیان‌زندگان می‌توانند، در پرداخت خسارت به زیان دیده بر خلاف میزان مسؤولیت قانونی خود اقدام کنند ولی این امر به معنای تغییر میزان مسؤولیت آنان در رابطه با زیان دیده نیست. به عبارت دیگر زیان‌زندگان قادر نیستند در حکم قضیه تغییری دهند. اما در اجرای این حکم و آثار آن می‌توانند تغییراتی بدهند که به ضرر زیان دیده نباشد. ماده ۴۰ - کنوانسیون در این خصوص می‌گوید: «حمل‌کنندگان مختار خواهند بود بین خود مقرراتی غیر از آنچه در مواد ۳۷ و ۳۸ پیش‌بینی شده است تعیین نمایند.»

ب) در صورتی که میزان مسؤولیت زیان‌زندگان مشخص باشد

با توجه به منابع قانونی در حقوق ایران می‌توان گفت، الزاماً پرداخت خسارت از سوی زیان‌زندگان به زیان‌دیده می‌بایست معادل مسؤولیت هر یک از زیان‌زندگان باشد. مگر اینکه در خصوص پرداخت خسارت بین زیان‌زندگان توافق دیگری انجام گرفته باشد. به عبارت دیگر قرارداد می‌تواند چگونگی پرداخت خسارت از سوی زیان‌زندگان را تغییر دهد، اما در احراز مسؤولیت و میزان آن تأثیری ندارد. نگاهی به ماده یک قانون مسؤولیت مدنی روشن‌گر این مطلب است. «هر کس بدون مجوز قانونی عمداً یا در نتیجه بی‌احتیاطی به جان یا سلامتی یا مال یا آزادی یا حیثیت یا شهرت تجارتی یا بهر حق دیگر که به موجب قانون برای افراد ایجاد گردیده لطمه‌ای وارد نماید که موجب ضرر مادی یا معنوی دیگری شود مسؤول جبران خسارت ناشی از عمل خود می‌باشد.»

جان کلام در قسمت اخیر ماده است که گفته «مسؤول جبران خسارت ناشی از عمل خود می‌باشد.» در حقیقت این قسمت تفهیم‌کننده این مطلب است که زیان‌زننده باید خسارت زیان دیده را جبران کند و هم میزان آن به اندازه‌ی تأثیر عمل وی در ایجاد

خسارت است. ممکن است نکته سنجان ایراد کنند که با توجه به تاریخ وضع این قانون در ۱۳۳۹/۲/۷ اعمال آن در حال حاضر متکی به جواز شرعی نیست. و با توجه به اصل چهارم قانون اساسی، مفاد این قانون لازم‌الرعایه نیست. اما بررسی آیه ۶ سوره زمر خط بطلانی بر این استدلال است. «ولا تزر مازرة و زر اخرى» یعنی هیچ یک از نفوس بشر که خود حامل ورز و بار گناه خویش است. بار گناه دیگری را نمی‌کشد. یعنی به جرم گناهی که دیگران کرده‌اند مؤاخذه نمی‌گردد، تنها به جرم گناهان خودش مؤاخذه می‌شود.*** از این آیه هم می‌توان اصل شخصی بودن جرائم و مجازات‌ها را درک کرده و هم می‌توان میزان مسئولیت را بخوبی فهمید. زیرا در این آیه از قرار نگرفتن گناه دیگری بر دوش فرد دیگر صحبت شده است. به عبارت دیگر اصل، نفی آثار ارتکاب جرم و گناه سرزده از فردی به فرد دیگر است، که نتیجه آن تحمیل شده مسئولیت به میزان تأثیر در ارتکاب فعل نهی شده است. زیرا تحمیل مسئولیت حاصل از خطای مشترک چند نفر، به یک نفر، در حقیقت بعهدہ گرفتن بار مسئولیت دیگری است که بر خلاف مدلول و منطوق این آیه است.

ج) نقش قرارداد در براءت زیان زننده

با توجه به مفاد ماده ۱۰ - قانون مدنی که اصل آزادی اراده‌ها را بیان می‌کند. باید گفت چنانچه قراردادی در خصوص چگونگی جبران خسارت بین طرفین منعقد شده باشد، باید آن را محترم شمرد. اما با توجه به مبانی ماده ۱۰ - قانون مدنی و توانمندی توانگران در ایجاد شرایطی که تحت تأثیر آنها زیان دیده مجبور به صرف نظر کردن کلی یا جزئی از زیان وارده شود. باید فروض مختلف را بررسی کرد. زیرا درست است که ماده ۱۰ قانون مدنی متکی به امر اوفوا بالعهد والمؤمنون عند شروطهم*** و قانون مدنی خواسته است. اما هر دو نظام حقوقی، برای جلوگیری از سوء استفاده از این قاعده محدودیت‌هایی در نظر گرفته‌اند، که در دو مقوله خسارت بر اموال و حقوق مالی و انسان و حقوق مربوط به آن موضوع را بررسی می‌کنیم.

*** تفسیرالمیزان طباطبائی سید محمد حسین، ترجمه موسوی همدانی، سید محمد باقر، جلد ۳۴، ص ۶۳، انتشارات کانون، انتشارات صمدی، چاپ سوم، ۱۳۶۱.

۱. در مورد خسارتی که ممکن است بر اموال شخص وارد شود. توافق طرفین و اراده مالک را اصولاً باید محترم شمرد. زیرا تصرفات مالک جز در موارد استثنایی در ملک خود آزاد است. (ماده ۳۰ قانون مدنی)^{***} با وجود این به استناد شرط عدم مسؤولیت یا رضای مالک، نمی‌توان بطور عمد به دیگری خسارت وارد آورد و از مسؤولیت معاف ماند. پس، اگر شرط عدم مسؤولیت درباره تقصیرهای عمدی نیز نافذ باشد، به این معنی است که به اتکای نیروی سرمایه می‌توان در اضرار به دیگری آزاد بود و حتی پیمان‌ها را نادیده گرفت. چنین نتیجه‌ای را اخلاق حسنه نیز نمی‌پذیرد.

و از این حیث نیز شرط مزبور ممنوع است. از این هم پیش‌تر باید رفت و خطای سنگین را، که بطور متعارف منجر به ورود خسارت می‌شود، در حکم تقصیرهای عمدی آورد، زیرا، قصد اضرار را به دشواری می‌توان اثبات کرد و بداندیش به آسانی قادر است هدف پلید خود را پوشیده دارد. پس، ناچار باید داوری نوعی کرد و ارتکاب خطای سنگین را اماره بر وجود عمد دانست.^{***}

هر چند باید نتیجه این استدلال را پذیرفت، اما اینکه خطای سنگین دارای چه خصوصیتی است،^{***} و با چه ضابطه‌ای آن را می‌توان از دیگر خطاها شناخت، ناگفته‌هایی باقی است. همان ایرادی که در خصوص دشواری اثبات قصد اضرار وجود دارد، در این مورد نیز موجود است. اما بهر حال شناسایی موارد یاد شده در بالا در خصوص قراردادهای یاد شده در بالا، اجرای عدالت را آسان‌تر می‌کند.

۲. «در مورد صدمه‌های بدنی و زیان‌های مربوط به شخصیت و آزادی، رضای زیان دیده اثر ندارد. بدن انسان و شخصیت او موضوع هیچ قراردادی واقع نمی‌شود، با این همه گاه برای پاره‌ای کارهای مفید و خطرناک، بی‌اطلاع‌گذاشتن زیان دیده خود نوعی خطا است. اما در بی‌اثر بودن چنین قراردادهایی و آزادی زیان دیده در عدم مطالبه

*** کاتوزیان، دکتر ناصر، حقوق مدنی و ضمان قهری، مسؤولیت مدنی، صفحه ۱۸۲، انتشارات دانشگاه تهران - تیرماه ۱۳۶۹.

*** کاتوزیان، دکتر ناصر، همان مأخذ، ص ۱۸۴.

*** - برای تحلیل موضوع به کتاب فرهنگ عناصرشناسی حقوق مدنی، حقوق جزا، جعفری لنگرودی، دکتر محمدجعفر، چاپ سال ۱۳۸۲، انتشارات گنج دانش، صفحه ۳۰۶ مراجعه شود.

خسارت باید فرق گذاشت.»*

○ پایان گفتار

نگارنده با توجه به کوشش و بررسی متناسب با بضاعت علمی خود در حقوق ایران، دریافته است که در خصوص مسئولیت چند جانبه، هر چند قوانین موجود پراکنده و فاقد انسجام لازم هستند؛ اما دریافت میزان و ضابطه مشخص برای داوری پیرامون مسأله طرح شده ناممکن نیست. آنچه از تحلیل موضوع برای اینجانب محقق شده، این است که چه در بخش کیفری و چه در بخش مدنی مسئولیت چند جانبه در ابعاد مختلف آن دارای حکم است و این احکام مغایرتی با موازین شرعی ندارد؛ و با توجه به میراث گرانبقدر و غنی حقوقی خود و انعکاس آن در آثار حقوقدانان اخیر و فقها، می‌توان بسیاری از سؤال‌ها و پرسش‌هایی را که بدون پاسخ باقی مانده‌اند، با تکیه بر عدالت و خرد، پاسخی شایسته گفت. در خاتمه لازم می‌دانم این نکته را متذکر شوم. که بجهت خاصی تدوین این مقاله در ظرف زمانی محدود و به سرعت انجام شده و امیدوارم ایزد توانا امکان تدوین و بسط آن را در حدی که شایستگی عرضه به نظرگاه حقوقدانان را داشته باشد عنایت فرماید.

همه لرزش دست و دلم از آن بود،
که عشق پناهی گردد.
پروازی نه،
گریزگاهی گردد.

احمد شاملو
بر سرمای درون
از کتاب ابراهیم در آتش