

نسبت سنجی مسئولیت رانندگان

بر پایه‌ی درجه‌ی تقصیر آنان*

- سیدابراهیم قدسی^۱
- شهروز نوروزی^۲

چکیده

حوادث ناشی از رانندگی و تصدی وسیله نقلیه موتوری، شایع‌ترین حوادث سال‌های اخیر محسوب می‌شوند. برای تعیین میزان مسئولیت در تصادفات رانندگی، برخی نظریه‌پردازان میزان تقصیر (ورود به پذیرش درجه‌بندی مسئولیت) را ملاک قرار داده و برخی دیگر قائل به تعیین مسئولیت به میزان مساوی هستند. از این رو، دو رویکرد تعیین میزان مسئولیت (رویکرد دخالت میزان تقصیر و رویکرد تساوی مسئولیت) در فرض اشتراک در تحقق حوادث رانندگی مورد بررسی قرار خواهد گرفت. تلاش قانون در سال‌های اخیر، وضع قوانین و مقرراتی بر اساس عدالت در این حوزه بوده است. اما آنچه برای تحقق این مسئله مشکل‌زا بوده، فقدان معیاری مشخص و مورد وفاق در بین نظرات حقوق دانان، فقها

* تاریخ دریافت: ۱۳۹۵/۸/۲۰ - تاریخ پذیرش: ۱۳۹۶/۹/۱.

۱. دانشیار دانشگاه مازندران (ghodsi@umz.ac.ir).

۲. دانشجوی دکتری حقوق جزا و جرم‌شناسی دانشگاه مازندران (نویسنده مسئول) (sh.norози@hotmail.com).

(متقدم و متأخر) و حتی رویه قضایی می‌باشد. از این رو، هدف از این تحقیق، ارائه یک نظام عادلانه تعیین مسئولیت در فرض اختلاف در میزان تقصیر در تصادفات رانندگی می‌باشد. قانون‌گذار در تعیین مسئولیت (اعم از دبه و خسارات ناشی از تصادفات) اغلب از رویکرد تساوی پیروی کرده است. اما پژوهش حاضر، به طور کلی به نفع نظریه تعیین مسئولیت مبتنی بر رویکرد دخالت نسبت تقصیر استدلال نموده است.

واژگان کلیدی: تصادفات رانندگی، تقصیر، مسئولیت مبتنی بر رویکرد تساوی، مسئولیت مبتنی بر رویکرد دخالت نسبت تقصیر.

مقدمه

موضوع تصادفات رانندگی از مباحث بسیار بحث‌برانگیز در عرصه تعیین مسئولیت است که در دوره‌های قانون‌گذاری نیز با تغییراتی زیادی همراه بوده است؛ چنان که در بسیاری از قوانین همچون قانون مجازات اسلامی، قانون مدنی و قانون بیمه اجباری، مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث، موادی را خواهیم یافت که در مورد این حوادث به اتخاذ تصمیم پرداخته‌اند. فقها نیز در کتاب دیات در مبحث تصادم به آن پرداخته‌اند که گاهی راهنمای قانون‌گذار در عرصه تقنین نیز قرار گرفته است. تصادفات رانندگی را باید از جرایم اغلب غیر عمدی دانست که عنصر معنوی این نوع جرایم را تقصیر (بی‌احتیاطی و بی‌مبالاتی) تشکیل می‌دهد. تقصیر در لغت به معنای «کوتاهی کردن و سستی ورزیدن» است (دهخدا، ۱۳۷۷: ۶۸۱۷۹/۳). تقصیر جزایی در اصطلاح به معنای «عدم به کارگیری فکر و اندیشه، علی‌رغم قابلیت پیش‌بینی نتیجه زیانبار» است (آقایی‌نیا، ۱۳۹۴: ۲۱۸). تقصیر یا خطا در معنای خاص خود، عنصر روانی جرایمی است که اصطلاحاً غیر عمدی نامیده می‌شوند؛ چه در تمام موارد مذکور، فاعل در تحصیل نتیجه رفتار ارتكابی به هیچ وجه عامل نیست (اردبیلی، ۱۳۹۵: ۳۵۳/۱). برای مثال، در مورد راننده اتومبیلی که بر اثر بی‌توجهی به خط عابر پیاده، رهگذر را سرنگون و به هلاکت می‌رساند، تقصیر به صورت بی‌احتیاطی، علت مستقیم نتیجه مجرمانه است.

قانون‌گذار تقصیر را تعریف نکرده و تنها به ذکر مصادیق آن و گاهی نیز به تعریف

آن مصادیق بسنده کرده است. تبصره ماده ۱۴۵ ق.م.ا. مصوب ۱۳۹۲ مقرر می‌دارد:

تقصیر اعم از بی احتیاطی و بی مبالاتی است. مسامحه، غفلت، عدم مهارت و عدم رعایت نظامات دولتی و مانند آن‌ها حسب مورد، از مصادیق بی احتیاطی یا بی مبالاتی محسوب می‌شود.

در موادی دیگر از قانون مجازات اسلامی همچون بخش تعزیرات در ماده ۷۱۴، از بی احتیاطی یا بی مبالاتی یا عدم رعایت نظامات دولتی یا عدم مهارت راننده سخن به میان آمده و ماده ۶۱۶ همین قانون به طور کلی قتل غیر عمد را قتلی دانسته که به واسطه بی احتیاطی یا بی مبالاتی یا اقدام به امری که مرتکب در آن مهارت نداشته یا به سبب عدم رعایت نظامات واقع شده باشد. در بخش دیات نیز در بسیاری از مواد از تقصیر نام برده شده و مصادیقی چون سهل انگاری (ماده ۵۱۹ ق.م.ا.) نیز برای آن ذکر شده است. تنها قانون مدنی در ماده ۹۵۱ و ۹۵۲ مصادیقی از تقصیر را تعریف می‌کند. به موجب ماده ۹۵۱ قانون مدنی:

تعدی، تجاوز نمودن از حدود اذن و متعارف است نسبت به مال یا حق دیگری.

و به موجب ماده ۹۵۲ قانون مدنی:

تفریط عبارت است از ترک عملی که به موجب قرارداد یا متعارف، برای حفظ مال غیر لازم است.

تعدی و تفریط معادل تعریف بی احتیاطی و بی مبالاتی در تبصره ماده ۱۴۵ قانون مجازات اسلامی هستند. بر پایه این مبنا و از جمع این مواد می‌توان تعریف ذیل را از تقصیر ارائه داد:

انجام دادن کاری که شخص به حکم قرارداد یا عرف می‌بایست از آن پرهیز کند یا خودداری از کاری که باید انجام دهد (کاتوزیان، ۱۳۹۳: ۲۵۶/۱).

در حقوق امروز در مورد معیار شناسایی تقصیر از جمله در تصادفات رانندگی، برای تقصیر مفهومی جدیدی را قائل می‌شوند که جنبه نوعی و اجتماعی دارد و گاه تقصیر مدنی نیز نامیده می‌شود (صفایی و رحیمی، ۱۳۹۲: ۷۵). تقصیر بدین معنا با تقصیر به مفهوم سنتی که به ارزیابی درونی و روانی شخص می‌پردازد و با قوه درک و تمیز عامل و قابل سرزنش بودن عمل ملازمه دارد، متفاوت است. تقصیر به مفهوم جدید هنگامی محقق

است که فرد رفتاری بر خلاف رفتار یک شخص متعارف در همان شرایط و اوضاع و احوال داشته باشد؛ چنان که بسیاری از حقوق‌دانان صاحب‌نظر در این عرصه، مفهوم نوعی تقصیر را با فقه اسلامی و حقوق موضوعه ایران بیشتر سازگار و از نظر مصلحت اجتماعی هم بیشتر قابل قبول می‌دانند (همان). از این رو عنصر روانی، دیگر منحصر به عمد نمی‌باشد، بلکه تقصیر جزایی نیز قسم دیگر رکن روانی را تشکیل می‌دهد؛ بدین گونه که قوی‌ترین مصداق و مرتبه رکن روانی عمد، و ضعیف‌تر از آن تقصیر جزایی است (فخر و فانی، ۱۳۹۱: ش ۲۰۷/۴).

به رغم تبیین مفهوم تقصیر باید گفت که آنچه از ماده ۵۲۸ قانون مجازات اسلامی^۱ مصوب ۱۳۹۲ برمی‌آید، گرایش قانون‌گذار به نظریه خطر و استناد عرفی است. اما این به معنای عدم نیاز به احراز تقصیر نیست؛ زیرا در باب احراز رابطه سببیت به آن اشاره شده است. از همین رو ماده مذکور مقرر می‌دارد که اگر یک طرف مقصر باشد، خسارت به او نسبت داده می‌شود و فقط او مسئول جبران خسارت است (هاشمی، ۱۳۹۲: ش ۵/۲)، حال آنکه قانون‌گذار در این ماده از رویکرد تساوی برای تعیین مسئولیت رانندگان با هر درجه و میزان متفاوتی از تقصیر استفاده نموده است. این ماده در واقع تکرار ماده ۳۳۷ قانون مجازات اسلامی سال ۱۳۷۰ می‌باشد که مقرر می‌دارد:

هر گاه دو وسیله نقلیه در اثر برخورد با هم باعث کشته شدن سرنشینان گردند، در صورت شبه عمد، راننده هر یک از دو وسیله نقلیه، ضامن نصف دیه تمام سرنشینان خواهد بود و در صورت خطای محض، عاقله هر کدام عهده‌دار نصف دیه تمام سرنشینان می‌باشد و اگر برخورد یکی از آن دو شبه عمد و دیگری خطای محض باشد، ضامن بر حسب مورد پرداخت خواهد شد.

ماده مذکور برگرفته از نظر امام خمینی در *تحریر الوسیله* می‌باشد. ایشان هر یک از متصادمین را مسئول نصف ارزش مرکوب دیگری می‌داند (موسوی خمینی، ۱۳۸۷: ۳۶۶/۴).

۱. هر گاه در اثر برخورد دو وسیله نقلیه زمینی، آبی یا هوایی، راننده یا سرنشینان آن‌ها کشته شوند یا آسیب ببینند، در صورت انتساب برخورد به هر دو راننده، هر یک مسئول نصف دیه راننده مقابل و سرنشینان هر دو وسیله نقلیه است و چنانچه سه وسیله نقلیه با هم برخورد کنند، هر یک از رانندگان مسئول یک سوم دیه راننده‌های مقابل و سرنشینان هر سه وسیله نقلیه می‌باشد و به همین صورت در وسایل نقلیه بیشتر محاسبه می‌شود و هر گاه یکی از طرفین مقصر باشد، به گونه‌ای که برخورد به او مستند شود، فقط او ضامن است.

به طور اصولی، عدالت باید با قانون یکی باشد. اما متأسفانه برخی مقررات، قدری از موازین عادلانه دور می‌شوند. یکی از این موارد، همین مقررات فوق است. قانون سابق مجازات اسلامی با نگارشی خشک و بی‌انعطاف و صرفاً با تکرار مسائل فقهی بدون در نظر گرفتن جایگاه آن‌ها، قواعد فوق را قانونی کرده بود و در قانون جدید مصوب ۱۳۹۲ نیز وضع به شکل سابق باقی مانده و چه‌بسا با صراحت بیشتری بر موضع قبلی تأکید شده است. در رویکرد تساوی مسئولیت، مسئولیت بین رانندگان مقصر با هر درجه متفاوت از تقصیر مساوی خواهد بود؛ نظری که با روایت گفته‌شده در تصادم و نظرات فقها از جمله امام خمینی در *تحریر الوسیله* نیز همخوانی دارد و همین نظر در مواد مذکور وارد شده است؛ چنان که در این حوادث، هر راننده مسئول نیمی از خسارت طرف مقابل دانسته شده است. پس اگر رانندگان سه نفر باشند، هر راننده مسئول یک‌سوم خسارت هر یک از سه وسیله نقلیه می‌باشد و به همین صورت در وسیله نقلیه بیشتر محاسبه می‌گردد. باید گفت که اقلیت حقوق‌دانان و مشهور فقهای متقدم، مستفاد از ماده ۵۲۸ قانون مجازات اسلامی بدون توجه به میزان تقصیر، هر یک از راکبان یا رانندگان را ضامن نصف خسارات طرف مقابل می‌دانند و اعتقاد دارند که در این خصوص نباید وارد بحث تقصیر شد و ملاک قاعده تساوی مسئولیت است. رأی شعبه ۳۵ دادگاه عمومی - حقوقی مشهد (دادنامه شماره ۸۹/۱۱/۸-۱۱۳۰۰۹۷۰-۸۹۰۹۹۷۵) که در زمان حاکمیت قانون مجازات اسلامی ۱۳۷۰ صادر شده، بیانگر کامل عمل به این معیار در بسیاری از دادگاه‌هاست:

... نظر به اینکه حسب اظهار نظر کارشناسی هیئت ۵ نفره، خوانده و خواهان هر کدام به عنوان یکی از عوامل حادثه رانندگی محسوب می‌شوند و حادثه به هر دو نفر منتسب است و بنابراین از نظر تحلیل حقوقی، عامل زیان به همراه اقدام زیان‌دیده، از اسباب حادثه محسوب می‌شوند که اقتضا دارد هر کدام بخشی از خسارت را عهده‌دار شوند و نظر به اینکه بر اساس مبانی مسئولیت مدنی، عقیده دکترین حقوقی معتبر و رویکردهای فقهی و آخرین تحولات قانونی که به شرح مواد ۳۳۶ و ۳۶۵ قانون مجازات اسلامی ذکر شده است اگر حادثه‌ای منتسب به فعل چند شخص باشد، صرف نظر از درصدهای دخالت و تقصیر باید خسارت را به صورت مساوی بین آن‌ها توزیع نمود... (خدابخشی، ۱۳۹۰: ۲۸۶-۲۸۸).

با توجه به توضیحات مذکور و بیان رویکرد غالب قانون‌گذار، در صدد پاسخ به این سؤال هستیم که مطلوب‌ترین رویکرد برای تحقق عدالت در این گونه حوادث چیست؟ آیا در تعیین مسئولیت متصادمان باید به نسبت و میزان تقصیر هر یک از متصادمان توجه نمود؟ یا باید بدون توجه به آورده و سهم متصادمان در تقصیر، به توزیع مساوی مسئولیت بین آنان مبادرت نمود؟

این نوشتار در سه مبحث مجزا به بررسی تعیین مسئولیت متصادمان، متناسب با میزان تقصیر آن‌ها در فقه (به عنوان منبع قوانین) و در قانون (به عنوان نص لازم‌الاجرا) و در رویه قضایی (به عنوان آینه تمام‌نمای قوانین) می‌پردازد.

۱. مسئولیت به نسبت تقصیر در فقه

همان طور که معلوم شد، در رویکرد تعیین مسئولیت مبتنی بر تقصیر، هدف این است که متصادمان مقصر با توجه به میزان تقصیر خود دارای مسئولیت باشند. به طور کلی، فقها نیز در بحث توزیع مسئولیت، رویکردهای متعددی را به صورت مصداقی در مباحث غصب، قصاص و دیات (تصادم در همین قسم مطرح گشته است) مطرح نموده‌اند. با دقت در نظریات فقهی می‌توان سه عنوان و رویکرد را استخراج نمود که عبارت‌اند از:

۱. توزیع مسئولیت بر اساس «قدر عمل» که از نظریات بسیاری از فقها قابل استنباط می‌باشد و معادل «رویکرد میزان تأثیر در تعیین مسئولیت» می‌باشد؛ چنان که گفته‌اند:
اگر دو شخص شریک بودند در حفر چاه در غیر ملک، هر دو ضامن هستند با توزیع دیه یا قسمت به قدر عمل هر کدام (بهجت فومنی، ۱۳۸۵: ۳۷۶).

۲. برخی فقها نیز در خصوص تقسیم مسئولیت، نظر به توزیع آن با توجه به درجه تقصیر دارند؛ برای مثال در پاسخ به این سؤال که برای تعیین مسئولیت کارفرما و کارگر آیا درجه تأثیر باید ملاک قرار گیرد یا تقصیر گفته شده است:

ظاهراً به نسبت تقصیر باید محاسبه شود؛ چون تقصیر و بی‌مبالاتی، خود موجب ضمان است و در نتیجه کارفرما به نسبت ۶۰ درصد مقصر است و اگر این تقصیر را کارفرما نکرده بود، تقصیر ۴۰ درصد بیشتر نبود (صانعی، ۱۳۸۴: ۲۸۱/۱).

۳. توزیع مسئولیت به میزان تساوی که رویکرد مشهور آن‌هاست. فقهای پیشین در مورد اشتراک، خواه میان دو نفر یا بیشتر باشد، نظر به تساوی مسئولیت دارند؛ همانند مسئله زبیه یعنی حفره‌ای که برای شکار شیر حفر می‌کنند و شخصی در حفره می‌افتد و دیگری را می‌گیرد و این شخص نیز نفر سوم و به همین ترتیب افراد دیگری را گرفته و می‌کشاند و شیر نیز همه را از بین می‌برد. این مسئله مبتنی بر قضاوت امام علی علیه السلام است که از طریق دو روایت با تفاوتی که در مدلول آن‌ها وجود دارد، نقل شده است (عاملی جبعی، ۱۳۹۳: ۳۸۸/۱۴). هرچند در مورد میزان دیه‌ای که نفر اول، دوم و سوم نسبت به افراد بعد از خود و نسبت به نفر چهارم دارند، بر اساس دو روایت، اختلاف است، اما نکته حائز اهمیت اینکه در تمام حالات، قاعده تساوی حاکم است. یا در مبانی تکملة المنهاج در زمان تصادم بین دو اسب و ایراد جنایت بر راکبان یا خود حیوان، هر یک از راکبان مسئول نصف جنایت بر اسب یا راکب طرف مقابل می‌باشد (موسوی خویی، ۱۴۲۲: ۲۲۹/۲). همچنین در جواهر الکلام آمده است:

«ولو تصادم حاملان فأسقطنا وماتتا، سقط نصف دية كل واحدة منهما بجنایتها علی نفسها وضمنت نصف دية الأخرى كما لو تصادم الرجلان» (نجفی، ۱۴۱۷: ۶۸/۴۲)؛ اگر دو زن باردار با یکدیگر برخورد کنند و جنین آن‌ها سقط شود و بمیرند، نصف دیه هر یک از آن‌ها به دلیل جنایتی که بر خودش داشته است [به دلیل سهمش از جنایت] ساقط می‌شود و نصف دیگر بر عهده طرف دیگر تصادم می‌باشد؛ چنان که در تصادف دو مرد با یکدیگر نیز همین حکم جاری است.

اما باید دانست که تساوی مسئولیت و تنصیف در قانون، نظر مشهور فقهاست و اقلیت فقهای متقدم و اکثریت قریب به اتفاق علمای عصر حاضر به نسبت سنجی مسئولیت اعتقاد دارند. آیات عظام خامنه‌ای، بهجت، فاضل لنکرانی، مکارم شیرازی و گرامی از آن جمله‌اند و در پاسخ استفتایی که از محضرشان شده، به صراحت مسئولیت هر یک از متصادمان را به نسبت تقصیر اعلام نموده‌اند:

سؤال: اینکه چنانچه در اثر تصادم دو یا چند وسیله نقلیه، تعدادی از سرنشینان مصدوم یا کشته شوند و خسارت به وسیله هم وارد شود، لطفاً بیان فرمایید:

۱. در صورتی که میزان تقصیر هر یک از رانندگان مشخص نباشد، مسئولیت

هر یک از آن‌ها چقدر است؟

۲. در صورتی که میزان تقصیر هر یک از رانندگان مشخص باشد، به عنوان مثال یکی ۷۰ درصد و دیگری ۳۰ درصد، میزان مسئولیت هر یک از رانندگان در پرداخت خسارت چقدر است؟

پاسخ‌ها:

الف) آیه‌الله بهجت:

۱. اولیای دم مصالحه کنند.
۲. به نسبت تسهیم می‌شود و اگر اطمینان حاصل شود به آن.

ب) آیه‌الله فاضل لنکرانی:

هر گاه حادثه مستند به هر دو طرف باشد و عبور برای هر دو آزاد باشد، هر یک به مقدار درصدی که مقصر است، باید دیه را بپردازد.

ج) آیه‌الله مکارم شیرازی:

۱. دیه در میان آن‌ها به صورت مساوی تقسیم می‌شود.
۲. مسئولیت هر کسی نسبت به دیه، به مقدار تقصیر اوست.

د) آیه‌الله گرامی:

بسمه تعالی. اگر می‌دانید یکی مقصر است و نمی‌دانید کدام مقصرند، قاعداً باید طبق قانون عدل و انصاف، تقسیط یعنی تقسیم به نسبت شود. اگر مقصر و میزان تقصیر معلوم است، طبق همان نسبت عمل می‌شود؛ مثلاً مقصر هفتاد صدم به نسبت هفت دهم همه خسارت را می‌دهد و دیگری سه دهم را.

آیه‌الله بهجت و آیه‌الله منتظری در پاسخ اینکه چنانچه در تصادم چند وسیله نقلیه، تعدادی از سرنشینان مصدوم یا کشته شوند و خسارت به وسیله نقلیه هم وارد شود، در صورت مشخص نبودن میزان تقصیر هر یک از رانندگان، حکم به مصالحه بین اولیای دم داده‌اند (اعظمی، ۱۳۹۴/۱۲/۷: درگاه اینترنتی).

از مفهوم مخالف فتاوی این دسته از فقها استنباط می‌گردد که در صورت مشخص بودن میزان مسئولیت، مصالحه بین اولیای دم لازم نیست و هر یک از برخوردکنندگان،

به میزان تقصیر خود مسئولیت پرداخت دیه را به طرف مقابل خود دارد. به عبارتی فقهای مذکور میزان مسئولیت هر یک از طرفین را در برابر میزان تقصیر و تأثیرگذاری آنها قرار داده و در واقع در مقام تأسیس یک نظام تعیین مسئولیت در فرض «تصادم با اختلاف تقصیر» بوده‌اند.

آنچه از نظرات فقهای عظام برمی‌آید این است که ورود به حوزه درجه‌بندی کردن مسئولیت متصادمان و توزیع مسئولیت، مبتنی بر میزان تقصیر می‌باشد؛ حکمی عقلایی و بدون منافات با اصول شرعی قانون‌گذاری (که اگر چنین بود فقها از آن آگاه‌تر بودند) که با قواعد حقوقی و اصول حاکم بر مجازات‌ها (همچون اصل تناسب بین جرم و مجازات) نیز سازگارتر است.

نکته مهمی که نباید از آن غافل ماند، تفاوت راکب زمان شارع (قانون‌گذاری) با زمان متشرعه (زمان فعلی) است. خصوصیت موجود در راکب زمان شارع (اسب، شتر، قاطر و الاغ) با راکب زمان متشرعه (کشتی، خودرو، هواپیما، قطار و موتورسیکلت) متفاوت است و لذا با توجه به عدم امکان تعیین میزان تقصیر در راکب زمان شارع، حکم تساوی مسئولیت به سبب نفس استناد تصادم به طرفین صادر گردیده است. در زمان فعلی هم که اظهارنظر کارشناسان ممکن نباشد، حکم تساوی مسئولیت و تقصیر داده می‌شود. اما اگر توانایی بر تعیین میزان تقصیر طرفین وجود داشته باشد، عدول از متناسب ساختن میزان مسئولیت با میزان تقصیر، مورد تأیید فقه نخواهد بود. شاید این اختلاف را باید در تفاوت نگرش در مبانی احراز مسئولیت و ضمان دانست. به نظر می‌رسد در زمان شارع و فقهای بعد از او، صرف انتساب عرفی میان ضرر یا جنایت با رفتار ارتكابی برای احراز مسئولیت کافی دانسته می‌شده و همین معیار را نیز در احراز مسئولیت متصادمان به کار می‌بسته‌اند. حال اینکه با توجه به تفاوت راکب در این زمان و تغییرات اساسی در جوهره و تعریف مسئولیت، می‌توان معیاری غیر از استناد عرفی همچون تقصیر را به عنوان مبنایی عقلایی و مطابق با بسیاری از اصول عادلانه در بحث تعیین میزان مسئولیت قرار داد؛ چنان که یکی از فقها در پاسخ به سؤالی در مورد تصادف دو وسیله نقلیه و نظر کارشناسی مبنی بر درصدهای متفاوت اعلام داشته است:

ضمان هر یک به میزان و نسبت سهمشان در ضرر و زیان است. پس اگر یک نفر ۶۰ درصد و دیگری ۴۰ درصد، هر کدام به همان نسبت ضامن می‌باشد (صانعی، ۱۳۸۴: ۲۷۴/۱).

در این نظر، ایشان نظر کارشناسی را معتبر دانسته و همچنین درجه‌بندی و مسئولیت مدرج در تصادفات رانندگی را پذیرفته است.

نکته مهم و پایانی در این مبحث اینکه با مراجعه به متون فقهی که منشأ و مبدأ قوانین جاری می‌باشند، چنین حکمی که خواه میزان تقصیر مساوی باشد یا نباشد، اصلاً وجود ندارد؛ چون در متون مختلف فقهی مربوط به بحث که تمامی شقوق یک تصادم را از جهت‌های مختلف بیان نموده، سخنی از میزان تساوی و عدم تساوی تقصیر نشده است؛ چنان که در نظر مطرح شده در *تحریر الوسیله*، از تساوی یا غیر مساوی بودن تقصیر طرفین سخنی به میان نیامده است (ر.ک: موسوی خمینی، ۱۳۸۷: ۳۶۶/۴) یا در باب تصادم در شرح *اللمعه* نگاهی افتراقی بین تصادم همراه با درجات تقصیر نشده هست، هرچند شهید ثانی در ابواب دیگر همچون اشتراک در جنایت، به شدت و ضعف یا به تعبیری به میزان تقصیر التفات نموده است (عاملی جبعی، ۱۳۹۳: ۳۲/۱۴).

۲. مسئولیت به نسبت تقصیر در حقوق

از معیارهای رایج تعیین مسئولیت در حوزه قوانین کیفری و مدنی، رویکرد دخالت میزان تقصیر در تعیین اندازه مسئولیت می‌باشد. در این نظریه بدون توجه به میزان تأثیر و خطر ایجادشده، فرد مرتکب به میزان تقصیر خود مسئول می‌باشد. در این نظریه هر کس تقصیر بیشتری مرتکب شود، مسئولیت بیشتری خواهد داشت؛ هرچند که رویکرد غالب در تدوین قوانین ایران، رویکرد مبتنی بر تساوی است. البته در ایران نیز در بسیاری از قوانین و مواد قانونی در حوزه جزایی و حقوقی به این معیار توجه شده و نباید چنین پنداشت که قانون‌گذار ما به این رویکرد به طور کامل بی‌اعتنا بوده است. اینک به عنوان اماره‌ای مبنی بر پذیرش معیار تقصیر، به موادی که بر اساس این معیار تدوین شده‌اند، اشاره خواهیم کرد و سپس آخرین اراده قانون‌گذار در بحث حوادث رانندگی (ماده ۵۲۸ ق.م.ا. مصوب ۱۳۹۲) را مورد بررسی و نقد قرار خواهیم داد.

۱-۲. پیشینه توجه قانون گذار به تعیین مسئولیت مبتنی بر تقصیر

۱. در ماده ۱۶۵ قانون دریایی، قانون گذار با ذکر عبارت «اهمیت تقصیر»، نوعی طبقه بندی را با توجه به شدت و ضعف و میزان تقصیر پذیرفته و دادگاه را مکلف به تعیین مسئولیت با معیار مذکور ساخته است.

۲. در ماده ۶ آیین نامه اجرایی قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث، قانون گذار درجه بندی مسئولیت را پذیرفته و دادگاه را مکلف ساخته که خسارت را با توجه به تقصیر و درجه مسئولیت آن‌ها احتساب کند.

۳. در بند ۲ از ماده ۴ قانون مسئولیت مدنی در مواردی که غفلت «قابل اغماض» یا توجیه پذیر است و جبران زیان ناشی از آن سبب تنگدستی مقصر می شود، دادگاه می تواند میزان خسارت را تخفیف دهد. در این ماده می بینیم که قانون گذار با ذکر عبارت «قابل اغماض»، به نوعی درجه بندی تقصیر را از حیث شدت و ضعف پذیرفته و به دادگاه اختیار کاهش مسئولیت را به نسبت شدت و ضعف تقصیر داده است.

۴. مواردی نیز وجود دارد که نشانگر توجه قانون گذار به شدت و ضعف تقصیر و برخوردی متناسب با آن اندازه از تقصیر می باشد؛ مثلاً در ماده ۲۹۰ قانون مجازات اسلامی که در مورد جنایت عمدی می باشد، قانون گذار بندهای ب و پ را که اصولاً عمد نیستند، به دلیل شدت تقصیر عمد دانسته و متناسب با همان شدت تقصیر، مجازاتی سنگین را برای آن‌ها در نظر گرفته است.

لازم به ذکر است که در قوانین سایر کشورها و نظریات حقوقی آن‌ها نیز تمایل به نسبت سنجی مسئولیت و توجه به میزان تقصیر مسببان در خسارت یا جنایت، جایگاه ویژه ای دارد. به عبارتی در حقوق بسیاری از کشورها قبل از تعیین مسئولیت به سهم هریک از عوامل اعم از شریک یا خود بزه دیده یا سایر عوامل توجه شده و سپس متناسب با نسبت تقصیر، به تعیین مجازات و مسئولیت اقدام گردیده است. امروزه این مباحث در بسیاری از ابعاد دیگر حتی در جرایم جنسی و سایر جرایم کیفری، در حقوق انگلستان رخ نمایان کرده است؛ چنان که حقوق دانان، بحث مسامحه مشارکتی یا خطای مشترک را به عنوان نمودی از نقش بزه دیده و نوعی شراکت از جانب او در

بزه دیدگی مطرح می‌سازند و در هنگام تعیین مسئولیت، به نسبت سنجی و سهم هر یک از عوامل توجه می‌نمایند.

رفتار مسامحه‌ای در مورد قسمتی از آسیب به شخصی است که با مسامحه خود

سبب ایراد جرح یا خسارت بر خود شده است (Matthiesen & Lehrer, 2010: 1).

پیرو همین دیدگاه می‌توان به تصویب قانون تقصیر مشترک در سال ۱۹۴۵ میلادی^۱

اشاره کرد. به موجب بند ۱ از ماده ۱ این قانون:

در موردی که تقصیر زیان‌دیده به همراه تقصیر دیگری در ورود زیان به او دخالت دارد، دادگاه نباید دعوای زیان‌دیده را به استناد تقصیر او رد کند، بلکه باید با توجه به میزان تقصیر زیان‌دیده در ورود زیان، آن طور که عادلانه و منصفانه می‌داند، خسارت را بین او و عامل زیان تقسیم کند.^۲

قانون «کنوانسیون‌های دریایی»^۳ به شکل خاص در هنگام تصادف بین دو کشتی،

به تعیین و توزیع میزان مسئولیت پرداخته و مقرر داشته که خسارت بر مبنای درجه

تقصیر هر یک از طرفین تقسیم می‌شود؛ چنان که در همین زمینه یکی از حقوق‌دانان

بیان می‌دارد:

بی‌تردید درجه تقصیر عاملی عمده و مهم است که در تمام موارد باید مورد توجه قرار

بگیرد و دادرس باید به بهترین وجه طبق قانون مذکور، متناسب با میزان مشارکت و

تقصیر هر یک از عوامل حکم به تعیین مسئولیت کند (Rogers, 1997: 176).

۲-۲. نقد ماده ۵۲۸ قانون مجازات اسلامی به عنوان آخرین اراده قانون‌گذار

ماده مذکور مقرر می‌دارد:

1. Law Reform Contributory Negligence Act 1945.

2. Where any person suffers damages as the result partly of his own fault and partly of the fault of any other person or persons, a claim in respect of that damages shall not be defeated by reason of the fault of the persons, a claim in respect of that damages shall not be defeated by reason of the fault of the person suffering the damages but the damage recoverable in respect thereof, shall be reduced to such extent as the court thinks just and equitable having regard to the claimant's share in the responsibility for damage.

3. Maritime Convention Act 1911.

هر گاه در اثر برخورد دو وسیله نقلیه زمینی، آبی یا هوایی، راننده یا سرنشینان آن‌ها کشته شوند یا آسیب ببینند، در صورت اتساق برخورد به هر دو راننده، هر یک مسئول نصف دیه راننده مقابل و سرنشینان هر دو وسیله نقلیه است و چنانچه سه وسیله نقلیه با هم برخورد کنند، هر یک از رانندگان مسئول یک سوم دیه راننده‌های مقابل و سرنشینان هر سه وسیله نقلیه می‌باشد و به همین صورت در وسایل نقلیه بیشتر محاسبه می‌شود و هر گاه یکی از طرفین مقصر باشد، به گونه‌ای که برخورد به او مستند شود، فقط او ضامن است.

این ماده به عنوان آخرین اراده قانون‌گذار در تصادفات رانندگی بدون در نظر گرفتن تقصیر متصادمان، رویکرد مبتنی بر تساوی را به عنوان معیار تعیین میزان مسئولیت بین طرفین لحاظ می‌کند. مبنای این رویکرد را گاه باید از پنجره اقتصادی نگریست؛ بدین شرح که با رویکرد مبتنی بر تساوی مسئولیت متصادمان می‌توان از بسیاری از پیچیدگی‌های فرایندهای دادرسی و هزینه‌های مربوط به آن خلاصی یافت. از طرف دیگر، تسریع در روند رسیدگی نیز دلیل مهمی برای دفاع از این رویکرد قلمداد می‌شود؛ زیرا معمولاً در مواردی که مبنای حکم، میزان تقصیر طرفین (از سوی کارشناسان امر) باشد، این حکم مورد اعتراض طرف دیگر قرار خواهد گرفت و همین امر باعث اطاله روند دادرسی خواهد شد.

به هر تقدیر، مهم‌ترین اشکال‌های وارد بر ماده مذکور در پذیرش رویکرد مبتنی بر تساوی مسئولیت عبارت‌اند از:

۱. اینکه قانون‌گذار در ماده قبل که تصادم دو انسان به یکدیگر را مورد توجه قرار داده، به نسبت‌سنجی مسئولیت توجه داشته است، ولی در تصادم دو یا چند وسیله نقلیه از این حکم عدول کرده و این برخورد دوگانه این پرسش را به وجود می‌آورد که به‌راستی چه وجه تمایزی بین برخورد دو وسیله نقلیه (ماده ۵۲۸) و برخورد دو انسان (ماده ۵۲۷) وجود دارد که در اولی رویکرد تساوی مسئولیت و در دومی نسبت مسئولیت را می‌پذیرد. این خود نشانگر عدم وجود یک ضابطه عقلانی در نظام تعیین مسئولیت در این حوزه و در این برخورد افتراقی می‌باشد.

۲. اینکه با فرض قبول تساوی مسئولیت به جهت صدق تصادم، مجازات کیفری

رانندگان مقصر نیز مساوی خواهد بود و حال آنکه تعیین مجازات مضاعف برای فردی که میزان تقصیر وی کمتر از دیگری است، خلاف عدالت، عقل و انصاف می‌باشد. البته حسن این معیار را سهولت تقسیم و توزیع مسئولیت دانسته‌اند، اما عیب آن نگرش یکسان به همهٔ مسببان است. در حالی که یکسان دیدن دو نفر که یکی مرتکب تقصیری سنگین و دیگری مرتکب تقصیر قابل اغماضی شده است، چندان قابل توجیه نیست. در این روش تقسیم با دو مشکل عمده روبه‌رو می‌شود: اول اینکه آن سببی که تأثیرش در وقوع جنایت یا خسارت کمتر از بقیه بوده، قسمتی از بار مسئولیت دیگران را نیز بر دوش می‌کشد و این خلاف اصل شخصی بودن مجازات‌هاست. دوم اینکه سببی که تأثیرش در وقوع خسارت بیشتر از بقیه بوده، از ایفای بخشی از مسئولیت ناشی از عمل خود به ناحق و بی‌دلیل معاف می‌شود و این مغایر با عدالت و انصاف است.

۳. اینکه با قبول رویکرد مادهٔ ۵۲۸ قانون مجازات اسلامی، جنایت یا خسارات وارده به یکی از طرفین ممکن است که چندین برابر خسارت دیگری باشد؛ مانند اینکه خودرو یکی از متصادمان از نوع مدل پایین و اتومبیل دیگری از نوع مدل بالا و گران‌قیمت باشد. این مفسده و کراهت زمانی شدیدتر خواهد شد که خسارت بیشتر بر دوش راننده‌ای بار شود که تقصیر کمتر را نیز مرتکب شده است.

نکته‌ای که در اینجا باید اشاره گردد، تفاوت مبنایی بین چند ماده از قانون مجازات است؛ از جمله برخورد متفاوت قانون‌گذار در مادهٔ ۵۲۶ قانون مجازات اسلامی^۱ با مادهٔ ۵۲۸ این قانون می‌باشد. در مادهٔ ۵۲۶ قانون‌گذار در تعیین میزان مسئولیت بین مباشر و مسبب، اصل را بر تساوی تأثیر و متعاقباً تساوی مسئولیت گذارده است، اما در صورت تفاوت تأثیر رفتاری (که میزان تقصیر نیز از مصادیق آن است یا دست‌کم باید در تعیین تأثیر رفتاری به آن توجه نمود)، مسئولیت را به همان نسبت میان عوامل قابل تسهیم می‌داند. حال اگر مادهٔ ۵۲۶ قانون مجازات را که مطابق قواعد مسلم حقوقی تدوین

۱. هر گاه دو یا چند عامل، برخی به مباشرت و بعضی به تسبیب در وقوع جنایتی تأثیر داشته باشند، عاملی که جنایت مستند به اوست، ضامن است و چنانچه جنایت مستند به تمام عوامل باشد، به طور مساوی ضامن می‌باشد، مگر تأثیر رفتار مرتکبان متفاوت باشد که در این صورت هر یک به میزان تأثیر رفتارشان مسئول هستند. در صورتی که مباشر در جنایت بی‌اختیار، جاهل، صغیر غیر ممیز یا مجنون و مانند آن‌ها باشد، فقط سبب ضامن است.

گشته است، به عنوان یک اصل در نظر بگیریم، ماده ۵۲۸ در بحث تصادفات رانندگی را باید خلاف اصل تناسب میزان مسئولیت با میزان تقصیر و تأثیر مرتکبان دانست. این برخورد دوگانه که دلیل عقلانی محکمی نیز از آن دفاع نمی‌کند، باعث سردرگمی و تفاوت آرا در محاکم و خروج نظام تعیین مسئولیت از یک چارچوب منضبط خواهد شد.

۴. اینکه عدالت و انصاف حکم می‌کند در صورتی که میزان تقصیر متصادمان مساوی یا غیر قابل تشخیص و نامعلوم باشد، هر یک به میزان ۵۰ درصد مسئولیت داشته باشند. ولی اگر میزان تقصیر هر یک بر اساس دلایل و نظریه کارشناسی، متفاوت اما معلوم باشد و این نظر مغایرتی با اوضاع و احوال مسلم قضیه نداشته باشد، تساوی مسئولیت آنان بر خلاف انصاف و عدالت است.

۵. از تبادر احکام متعدد از نصوص قانونی نیز نباید غافل ماند و صرفاً به ظاهر مواد نگریست. در مواردی مشاهده می‌گردد که متن یک ماده قانونی دارای احکام متعددی است که متبادر از احکام موجود به ذهن خواننده، فرد اکمل آن می‌باشد. این تبادر مانع از آن نیست که سایر احکام از آن ماده قانونی نادیده گرفته شود. در مانحن‌فیه یعنی ماده ۵۲۸ قانون مجازات اسلامی مصوب ۱۳۹۲ اطلاق حکم تصادم دو راننده، انصراف به فرد اکمل خود دارد و ناظر به موردی است که میزان تقصیر و مسئولیت مساوی باشد. در صورتی که میزان تقصیر هر یک از متصادمان (برخوردکنندگان) متفاوت باشد، این حکم دیگری است که از این ماده قانونی استنباط می‌گردد؛ به ویژه اینکه قانون‌گذار در ماده ۵۲۸ هیچ‌گونه ذکری از اینکه میزان تقصیر رانندگان مساوی یا متفاوت باشد، به میان نیاورده است. افرادی که اعتقاد به رویکرد دخالت میزان تقصیر در اندازه مسئولیت دارند، در تقابل با رویکرد تساوی بیان می‌دارند که مواد مربوطه صرفاً مواردی را شامل می‌شود که تقصیر طرفین یا مرتکبان مساوی است و در بیان یک اصل بوده است. پس در زمانی که تقصیر مساوی نباشد یا بتوان اختلاف در میزان تقصیر را ثابت کرد، وجهی برای رویکرد تساوی نمی‌ماند. اقتضای عمل به اصول و قواعد حقوقی نیز خواستار آن است که هر سبب به اندازه تقصیرش (یا تأثیرش) در وقوع جنایت یا خسارت محکوم گردد. به عبارت دیگر، در هر حادثه‌ای ظاهر آن است که

مسببان آن حادثه در تقصیر (یا تأثیر) برابر بوده‌اند و بر مبنای این ظاهر، فرض بر آن است که هر یک باید نیمی از خسارت زیان‌دیده را جبران کند؛ مگر آنکه خلاف آن ظاهر ثابت شود؛ یعنی ثابت شود که میزان تقصیر هر سبب در وقوع حادثه به اندازه تقصیر سبب دیگر نبوده است که در این صورت هر کس باید مسئول میزان جنایت ناشی از تقصیرش باشد.

لازم به ذکر است که قانون مجازات اسلامی در ماده ۵۲۸، تساوی مسئولیت را در تصادفات رانندگی به عنوان رویکرد خود انتخاب کرده است؛ در حالی که در لایحه پیشنهادی قانون مجازات در ماده ۳۷-۴۱۶ آمده بود:

هر گاه در اثر برخورد دو وسیله نقلیه زمینی، آبی یا هوایی، راننده یا سرنشینان آن‌ها کشته شده یا آسیب ببینند، در صورت انتساب برخورد به هر دو راننده و مساوی یا نامعلوم بودن میزان تأثیر، هر یک مسئول نصف دیه یا ارش راننده مقابل و سرنشینان هر دو وسیله نقلیه خواهد بود. چنانچه سه وسیله نقلیه با هم برخورد کنند، هر یک از رانندگان مسئول ثلث دیه یا ارش راننده‌های مقابل و سرنشینان هر سه وسیله نقلیه خواهد بود و به همین صورت در وسایل نقلیه بیشتر محاسبه می‌شود و هر گاه یکی از طرفین مقصر باشد به گونه‌ای که برخورد فقط به او منتسب باشد، ضامن خواهد بود.

و در تبصره مقرر می‌داشت:

چنانچه میزان تأثیر طرفین برخورد متفاوت باشد، با تشخیص کارشناس، هر یک به میزان تأثیر ضامن خواهد بود.

چنان که می‌بینیم، لایحه پیشنهادی با قید مساوی یا نامعلوم نبودن میزان تأثیر و همچنین با تبصره مذکور، به نسبت سنجی و مدرج بودن مسئولیت اشاره دارد (هرچند لایحه درجه‌بندی با میزان تأثیر را پذیرفته، اما مهم اینکه مسئولیت مدرج را پذیرفته که هدف ما در این حوادث، پذیرش مسئولیت مدرج البته بر مبنای درجه تقصیر است).

۶. در سال ۱۳۹۲ با تصویب آیین دادرسی کیفری در فصل سوم از بخش اعتراض به آرا که اختصاص به کیفیت رسیدگی در دیوان عالی کشور دارد، در ماده ۴۶۴ آن موارد فرجام‌خواهی ذکر شده است. در بند الف آن مقرر شده است:

ادعای عدم رعایت قوانین مربوط به تقصیر متهم و مجازات قانونی او.

به نظر می‌رسد طبق این ماده، هر امری که مربوط به تقصیر مرتکب بوده و به نوعی باید در مرحله رسیدگی و صدور مجازات مورد توجه واقع می‌شده، ولی مورد چشم‌پوشی یا غفلت دادگاه قرار گرفته، جهتی برای فرجام‌خواهی می‌باشد. چنان که اگر فردی در یک جنایت یا خسارت که ناشی از تقصیر چند مرتکب می‌باشد و در حکم صادره، بیشتر از میزان تقصیر خود مسئول قلمداد شده باشد، می‌تواند با درخواست فرجام‌خواهی، توجه مرجع مذکور را به اندازه تقصیری که مرتکب شده بخواهد. همین امر دلیلی بر پذیرش معیار دخالت میزان تقصیر در تعیین اندازه مسئولیت، و تکلیف قاضی بر توجه به میزان تقصیر در مرحله صدور حکم می‌باشد. به عبارت دیگر می‌توان عدم توجه به رویکرد میزان تقصیر در تعیین مسئولیت را در فرضی که میزان تقصیر از طرف مقصران متفاوت می‌باشد، از جهات فرجام‌خواهی دانست.

۷. دلیل دیگر، خود مسئولیت بر مبنای نظریه تقصیر می‌باشد. به عبارت دیگر همان‌طور که گفتیم، برابر با این نظریه برای مسئول دانسته شدن باید به احراز تقصیر پرداخت. بر همین مبنا ماده ۵۲۹ قانون مجازات اسلامی مصوب ۱۳۹۲ مقرر می‌دارد: در کلیه مواردی که تقصیر موجب ضمان مدنی یا کیفری است، دادگاه موظف است استناد نتیجه حاصله به تقصیر مرتکب را احراز نماید. پس با توجه به مفهوم مسئولیت بر مبنای تقصیر و ماده ذکر شده می‌توان گفت:

الف) هر جا تقصیر است، مسئولیت نیز هست.

ب) مسئولیت باید به میزان تقصیر باشد؛ در غیر این صورت با فرض مسئولیت بیشتر نسبت به تقصیر شخص، قاعده مسئولیت بر مبنای تقصیر، معنای خود را از دست می‌دهد.

۳. مسئولیت به نسبت تقصیر در رویه قضایی

در اصول حقوق همه کشورها، رویه قضایی به عنوان یکی از منابع حقوق به شمار می‌رود که می‌تواند در تصمیم‌گیری قضات در محاکم مؤثر باشد. رویکرد مبتنی بر میزان تقصیر با اینکه توسط قانون‌گذار در تصادفات رانندگی پذیرفته نشده، اما در عمل مورد تبعیت بسیاری از دادگاه‌ها واقع شده بود. به عبارت دیگر، بسیاری از شعبه‌های

دادگاه‌ها بر خلاف نص ماده که نظر بر تسهیم مسئولیت به میزان مساوی داشت، از معیار دخالت نسبت تقصیر در تعیین اندازه مسئولیت پیروی کرده و مسئولیت رانندگان را بر حسب نسبت و میزان تقصیر مشخص می‌نمودند.^۱ در حال حاضر با تصویب قانون سال ۱۳۹۲ نیز می‌توان به این رویکرد دوگانه دادگاه‌ها اذعان داشت. این چنین آرای بود که در سال ۱۳۹۰ باعث صدور رأی وحدت رویه شماره ۷۷۱-۲/۶-۱۳۹۰ هیئت عمومی دیوان عالی کشور شده بود که مقرر می‌دارد:

بر حسب مستفاد از ماده ۳۳۷ قانون مجازات اسلامی، هر گاه برخورد دو یا چند وسیله نقلیه، منتهی به قتل سرنشین یا سرنشینان آن‌ها گردد، مسئولیت هر یک از رانندگان در صورت تقصیر - به هر میزان که باشد - به نحو تساوی خواهد بود، بنابراین

۱. رأی شعبه ۱۰۱ دادگاه عمومی جزایی ساری (دادنامه شماره ۶۲/۱۰۱/۹۴ مورخه ۹۴/۴/۲) که در زمان حاکمیت ماده ۵۲۸ ق.م.ا. مصوب ۱۳۹۲ صادر گشته، مقرر می‌دارد: «در خصوص اتهام خانم سیمین...، ۶۱ ساله، باسواد، اهل و مقیم...، شیعه، ایرانی، فاقد سابقه محکومیت کیفری، مجرد، آزاد به قید کفالت، دایر بر بی احتیاطی در رانندگی با خودروی سواری پژو به شماره انتظامی... به علت عدم توجه به جلو، منجر به صدمه بدنی غیر عمدی به شاکیه خانم رضوان... به موجب کیفرخواست شماره ۳۵-.../.../... دادسرای محترم عمومی و انقلاب ساری، دادگاه با عنایت به محتویات پرونده و از توجه به ادله موجود از جمله گزارش نیروی انتظامی و نظریه افسر کارشناسی فنی تصادفات (که مصون از تعرض مانده، مبنی بر تقصیر ۶۰ درصدی شاکی و ۴۰ درصدی متهم)، گواهی پزشکی قانونی، اظهارات و اقراریه متهمه در دادسرا و سایر قرائن و امارات موجود، بزه انتسابی محرز به نظر می‌رسد. لذا نسبت به جنبه خصوصی بزه با توجه به مطالبه دیه از جانب شاکی به شصت صدم دیه جراحات وارده در حق شاکی محکوم می‌نماید».

- رأی شعبه ۱۰۷ دادگاه عمومی جزایی تبریز (دادنامه شماره ۳۷۱۹ مورخ ۱۳۸۵/۲/۳۱) که در زمان حاکمیت ماده ۳۳۷ قانون مجازات اسلامی ۱۳۷۰ صادر شده (ماده ۵۲۸ فعلی) مقرر می‌دارد: «به دلالت اوراق پرونده کلاسه ۲۶۵۹/۸۲، خودرو سواری پیکان به رانندگی آقای...، هنگام حرکت از تبریز به اهر، با وانت مزدا به رانندگی آقای... تصادف نموده است که در اثر این سانحه، راننده وانت مزدا و یک نفر دیگر از سرنشینان وسایط نقلیه، فوت و تعدادی دیگر از سرنشینان آن‌ها مجروح شده‌اند. کارشناسان تصادفات بدون تصریح به علت تامه تصادف، راننده پیکان سواری (آقای...) را ۸۰ درصد و راننده وانت مزدا (مرحوم...) را ۲۰ درصد مقصر تشخیص داده‌اند. از این رو بزهکاری آقای... را در قتل غیر عمدی حسن...، اقدام... و قادر... و ایراد صدمه غیر عمدی نسبت به هفت نفر دیگر مستنداً به نظرات کارشناسی، شکایت اولیای دم و مصدومین حادثه و گواهی‌های پزشکی و اقراریه موجود در پرونده، احراز و به نسبت تقصیر وی در وقوع تصادف (۸۰ درصد)، او را به پرداخت سه فقره هشتاد صدم دیه کامل یک مرد مسلمان در حق اولیای دم هر یک از مقتولان و هشتاد صدم دیه جراحات وارده در حق مجروحان دیگر و تحمل حبس از جهت عدم رعایت نظامات دولتی محکوم می‌نماید».

رای شعبه بیست و هفتم دیوان عالی کشور که مطابق این نظر صادر شده، به اکثریت آرا موافق قانون تشخیص و تأیید می‌گردد. این رأی طبق ماده ۲۷۰ قانون آیین دادرسی دادگاه‌های عمومی و انقلاب در امور کیفری در موارد مشابه برای شعب دیوان عالی کشور و کلیه دادگاه‌ها لازم‌الاتباع است.

رأی وحدت رویه مذکور نیز نتوانست به اختلافات پایان دهد و در سال ۱۳۹۲ در ماده ۵۲۸، این رأی به گونه‌ای دیگر بازنویسی شد و به ایجاد اختلافات بیشتر در رویه قضایی دامن زد. از طرفی وجود نصوص و قوانین خاص دیگر، وضع را در عمل با ابهام بیشتری روبه‌رو نموده است؛ مثلاً با دقت در تبصره ۳ ماده ۱۴ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی^۱ درخواستیم یافت که در موارد اشتراک تقصیر بین متصادمان و سایر علل باید برای دیگر عوامل مقصر غیر از متصادمان نیز سهمی در نظر گرفت تا بتوان بین این مقرر و ماده ۵۲۸ قانون مجازات، جمع حاصل نمود. در عمل نیز وقتی افسران راهنمایی و رانندگی در محل وقوع حادثه حضور می‌یابند، درصد تقصیر هر یک از رانندگان را ذکر می‌کنند و معمولاً دادگاه‌هایی که معتقد به رویکرد دخالت میزان تقصیر هستند، نظر کارشناسان و افسران را مناط اعتبار قرار داده و حکم خود را با توجه به نظر آن‌ها صادر می‌کنند. نظر کارشناسان و افسران راهنمایی و رانندگی و تأثیر آن‌ها در صدور رأی قضات و ایجاد رویه قضایی علی‌الخصوص در تصادفات، قابل توجه است. در سؤالی که در نشست قضات قم مطرح گردیده است، این مهم دیده می‌شود: در پرونده‌های مربوط به صدمات ناشی از تصادفات رانندگی، هر گاه از طرف کارشناس مربوطه، مصدوم به میزان ۲۰ درصد و طرف مقابل به میزان ۸۰ درصد مقصر وقوع حادثه اعلام شوند، آیا دادگاه باید طبق نظریه کارشناس رأی بدهد یا طبق قانون مجازات اسلامی، هر کدام از مصدوم و طرف مقابلش را ۵۰ درصد مقصر بداند؟ نظر اقلیت این بوده است که اگر سبب، اقوی از مباشر باشد، سبب مقصر است و اگر مباشر اقوی از سبب باشد، مباشر مقصر است و اگر اسباب متعدد باشند، هر دو مقصر می‌باشند و باید به طور مساوی جبران خسارت شود. اما نظر اکثریت این بوده است که آنچه رویه معمول می‌باشد، همان استناد به نظر افسر کاردان فنی در

۱. در صورتی که بر اساس نظر کارشناسان تصادفات، نقص راه یا وسیله نقلیه، مؤثر در علت تصادفات باشد، حسب مورد متصدیان ذی‌ربط، مسئول جبران خسارات وارده بوده و با آنان برابر قانون رفتار خواهد شد.

مسائل مربوط به تصادفات می‌باشد و در هر حال ملاک عمل، نظر افسر کاردان فنی در تعیین میزان تقصیر می‌باشد (هاشمی، ۱۳۹۲: ش ۶/۲).

نظریه‌های مشورتی و همچنین نظرات بسیاری در نشست‌های قضایی نیز دلالت بر تقسیم مسئولیت متناسب با میزان تقصیر دارند که در آن‌ها نظر قضات محترم، بر ایجاد رابطه مستقیم میزان مسئولیت و تقصیر متصادمان می‌باشد. آنچه از نظرات قضات محترم و آرای مشورتی آن‌ها استنباط می‌شود چنین است:

تساوی مسئولیت در صدمات وارده در فرضی است که میزان تقصیر هر یک از آن‌ها مساوی باشد و هر دو به یک نسبت در ایجاد حادثه نقش داشته باشند. اما در فرضی که نقش آن‌ها در ایجاد تصادف متفاوت بوده و میزان تقصیر آن‌ها با توجه به مقررات مربوط به راهنمایی و رانندگی متفاوت باشد، هر یک به همان نسبت مسئول صدمات وارد شده است (مجموعه نشست‌های قضایی، ۱۳۸۴: ۱۳۹/۱۷).

رای شعبه ۱۰۱ دادگاه جزایی مشهد (دادنامه شماره ۰۱۹۰۹۰۹۷۵۱۱۵۶۰۸۶ مورخه ۶/۱۲/۸۶) به عنوان آینه‌ای تمام‌نما از رویه قضایی که در زمان حاکمیت ماده ۳۳۷ قانون مجازات اسلامی ۱۳۷۰ صادر شده (ماده ۵۲۸ فعلی) بیانگر کامل اعتقاد قضات دادگاه‌ها به رویکرد مبتنی بر میزان تقصیر در بحث تصادفات می‌باشد. رأی مذکور بیان می‌دارد:

به نظر دادگاه، تقسیم مسئولیت بر اساس درجه تقصیر خواهد بود، نه تساوی مسئولیت، و مورد منصرف از ماده ۳۶۵ قانون مجازات اسلامی (تساوی مسئولیت) است؛ چون این ماده ناظر به موردی است که چند نفر با هم سبب واحدی را به وجود آورند، ولی هر گاه سبب‌ها متعدد و مربوط به دو یا چند نفر باشند و نتوان جنایت را منحصراً نسبت به یکی از آن‌ها دانست، هر یک به نسبت تقصیری که داشته‌اند، مسئول خواهد بود....

از تنقیح مناط و اکتشاف و استخراج نظرات و همچنین اماره اختلاف حاصل بین شعب دادگاه‌ها و تأثیرگذاری نظر کارشناسان راهنمایی و رانندگی در صدور آرا، با اندکی مبالغه می‌توان گفت که نظر اکثریت قضات در هنگام رسیدگی به پرونده تصادفات یا دست‌کم نظر بسیاری از دادگاه‌ها، بر تعیین میزان مسئولیت مبتنی بر تقصیر می‌باشد.

نتیجه گیری

ایجاد ارزش‌های نو در حوزه تعیین مسئولیت، باعث تحولاتی شده است که ریشه اصلی همه این ارزش‌ها و تحولات، لزوم مصالح اجتماعی و عدالت در اجرای اصول حقوقی و قوانین است. البته نخستین گام در تأمین عدالت اجتماعی، وجود قانون صحیح و عادلانه‌ای است که مصالح مادی و معنوی همه مردم را به طور یکسان تضمین کند. به همین منظور، کاوش در قوانین و مقررات، مقدمه‌ای برای رسیدن به عدالت اجتماعی است. در بحث تصادفات رانندگی نیز بحث تعیین و توزیع مسئولیت، از اهمیت اساسی برخوردار خواهد بود؛ حادثی که معمولاً در فرض اشتراک و همراه با تقصیر به وقوع پیوسته و هر یک از رانندگان نیز به نسبتی در تقصیر سهام‌دار هستند.

خارج از قوانین موجود در این حوزه و نظرات فقهی موجود به عنوان منبعی مهم که معتقد به تقسیم مسئولیت به میزان مساوی در بین رانندگان هستند، باید اصولی چون تناسب جرایم و مجازات‌ها و عدالت و انصاف و مقتضیات زمان و شرایط حاکم بر عدالت اجتماعی را در نظر گرفت. این نوشتار نیز در صدد پاسخ‌گویی به این سؤال است که در مقام توزیع و تعیین مسئولیت بین رانندگان باید حکم بر تنصیف و تساوی مسئولیت نمود یا باید مسئولیت را به نسبت تقصیر هر یک از رانندگان تعیین کرد؟

به طور اصولی باید حکم به تساوی مسئولیت، زمانی مدنظر قرار بگیرد که روشی برای تشخیص نسبت تقصیر یا تأثیر هر یک از مسببان در حادثه یا جنایت وجود نداشته باشد. بنابراین طبیعی است در زمانی که یک جنایت توسط دو یا چند نفر ارتکاب می‌یابد، به تعیین سهم تقصیر هر یک از آن‌ها پرداخت و متناسب همین نسبت‌ها، به تعیین مجازات و مسئولیت اقدام نمود. البته در زمانی که احراز و تشخیص سهم هر یک از مقصران در حادثه یا جنایت مشخص نباشد، تعیین مسئولیت به میزان نصف، ثلث یا ربع... عادلانه خواهد بود. شاید به همین دلیل است که قضات محترم محاکم دادگستری در رسیدگی به پرونده‌های تصادف رانندگی، ارزش زیادی را برای نظرات کارشناسی خبرگان تصادفات قائل هستند و اغلب میزان محکومیت هر یک از رانندگان را مطابق نظرات کارشناسان مذکور تعیین می‌کنند. چنین آرای را باید منطبق با نظرات فقهی معاصر

و روح قوانین و همچنین در جهت اصولی چون اصل تناسب بین جرم و مجازات‌ها دانست. برای نیل به هدف گفته شده باید به تشکیل دادگاه‌های تخصصی و تدوین و تصویب قانون خاص حوادث رانندگی پرداخت، به نحوی که در رسیدگی به تصادفات از یک منبع و مرجع خاص استفاده شود و مانع سردرگمی کارشناسان و مراجع قضایی و همچنین مانع اتلاف دادرسی شود. البته نباید از این امر غافل ماند که گاهی تشخیص میزان تقصیر، مانند نقص فنی، نقص شیب عرضی یا طولی جاده‌ها، دور نامناسب در قوس‌ها یا ترکیدن لاستیک یا انحراف‌ها یا تعیین میزان سهم بی احتیاطی‌ها یا عدم رعایت قوانین که باعث حادثه رانندگی می‌شوند، در حالت عادی برای کارشناس که فردی متعارف بوده و تجهیزات فنی و آموزش لازم را نیز برای شناسایی موضوع نداشته، مشکل خواهد بود. در این زمینه‌ها نیز پیشنهاد می‌شود که سازوکاری برای اظهارنظرهای فنی به وجود آید؛ مانند اینکه برای قضاوت درست و اعلام نظر قاطع، دقیق و صحیح در خصوص تصادفات رانندگی، هیئت‌های کارشناسی رسیدگی متشکل از کارشناسان فنی و حقوقی تشکیل شود. در مجموع زمانی که تعیین میزان تقصیر از طریق نظرات کارشناسی و دیگر راه‌های مورد اطمینان مقدور می‌باشد، حکم به تساوی مسئولیت پذیرفته نیست و در چنین مواقعی باید به حوزه نسبت‌سنجی مسئولیت وارد شد و رابطه‌ای منطقی را بین نسبت تقصیر و میزان مسئولیت ایجاد نمود. از طرف دیگر، رویکرد مبتنی بر تساوی را باید مختص زمانی دانست که یا میزان تقصیر به یک اندازه و مساوی است و یا نسبت‌سنجی تقصیر متصادمان از طریق اطمینان‌آوری قابل تعیین و اندازه‌گیری نیست. از این رو به کارگیری هر یک از رویکردها متناسب با جایگاه آن‌ها، نظام تعیین مسئولیت را به سوی اجرای هر چه بیشتر عدالت سوق خواهد داد. به عنوان جمع‌بندی همه این مطالب در تصادفات رانندگی در فرضی که بحث تقسیم مسئولیت پیش می‌آید، باید گفت:

۱. میزان تقصیر مشخص نیست: در این صورت هر یک به تساوی مسئولیت خواهند داشت.

۲. میزان تقصیر مشخص است:

۱-۲. میزان تقصیر مساوی است: در این صورت هر یک به تساوی مسئول هستند.

۲-۲. میزان تقصیر متفاوت است: هر یک به نسبت تقصیر مسئول می‌باشند.

کتاب‌شناسی

۱. آقایی‌نیا، حسین، *جرایم علیه اشخاص*، تهران، میزان، ۱۳۹۴ ش.
۲. اردبیلی، محمدعلی، *حقوق جزای عمومی*، تهران، میزان، ۱۳۹۵ ش.
۳. اعظمی، ۱۳۹۴/۱۲/۷: <<http://www.dadesfahan.ir/Portals/dadesfahan.ir/PaperAttch/502.htm>>.
۴. بهجت فومنی، محمدتقی، *جامع المسائل*، قم، دفتر آیه‌الله العظمی بهجت، ۱۳۸۵ ش.
۵. خدابخشی، عبدالله، *مبانی فقهی آیین دادرسی مدنی و تأثیر آن در رویه قضایی*، تهران، انتشار، ۱۳۹۰ ش.
۶. دهخدا، علی‌اکبر، *لغت‌نامه دهخدا*، تهران، دانشگاه تهران، ۱۳۷۷ ش.
۷. صانعی، یوسف، *استفتائات قضایی (کلیات قضا - جزئیات)*، تهران، میزان، ۱۳۸۴ ش.
۸. صفایی، سیدحسین و حبیب‌الله رحیمی، *مسئولیت مدنی (الزامات خارج از قرارداد)*، تهران، سمت، ۱۳۹۲ ش.
۹. عاملی جبعی، زین‌الدین بن علی، *الروضة البهية فی شرح اللمعة الدمشیه*، ترجمه علی شیروانی، قم، دار العلم، ۱۳۹۳ ش.
۱۰. فخر، حسن و رضا فانی، «بررسی امکان الحاق تقصیر به عمد در قتل»، *نشریه علمی - پژوهشی قفسه و حقوق اسلامی*، سال دوم، شماره ۴، ۱۳۹۱ ش.
۱۱. کاتوزیان، ناصر، *مسئولیت مدنی (الزام‌های خارج از قرارداد)*، تهران، دانشگاه تهران، ۱۳۹۳ ش.
۱۲. مجموعه نشست‌های قضایی، *مسائل قانون مجازات اسلامی*، قم، قضا، ۱۳۸۴ ش.
۱۳. موسوی خمینی، سیدروح‌الله، *تحریر الوسیله*، ترجمه سیدمحمدباقر موسوی همدانی، قم، دار العلم، ۱۳۸۷ ش.
۱۴. موسوی خویی، سیدابوالقاسم، *مبانی تکملة المنهاج*، قم، مؤسسه احیاء آثار الامام الخوئی، ۱۴۲۲ ق.
۱۵. نجفی، محمدحسن بن باقر، *جواهر الکلام فی شرح شرائع الاسلام*، قم، مؤسسه النشر الاسلامی، ۱۴۱۷ ق.
۱۶. هاشمی، سیداحمدعلی، «اسباب متعدد در مسئولیت مدنی»، *فصلنامه علمی - پژوهشی دانش حقوق مدنی*، سال دوم، شماره ۲، ۱۳۹۲ ش.
17. Matthiesen, Wickert & S. C. Lehrer, *Contributory Negligence/ Comparative Fault Laws in All 50 States*, 2015.
18. Rogers, W. V. H., *Winfield and Jolowicz on Tort*, 4th Ed., Sweet & Maxwell, 1997.



پروشکاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی