

ضابطه تقسیم مسئولیت مدنی در فرض تصادم دو وسیله نقلیه

رای وحدت رویه شماره ۷۱۷ هیئت عمومی دیوان عالی کشور مورخ ۱۳۹۰/۲/۶ و

ماده ۵۲۶ قانون مجازات اسلامی مصوب ۱۳۹۲

دکتر سید حسین صفایی*

مقدمه

در مواقعی که دو وسیله نقلیه تصادم نمایند و هر دو راننده مقصر باشند، هر دو مسئول جبران خسارت خواهند بود. ولی این سؤال مطرح می‌شود که مسئولیت چگونه باید بین آنان تقسیم شود. آیا مسئولیت به تساوی باید باشد یا هر یک به نسبت شدت و ضعف تقصیر یا میزان تأثیر تقصیر در ایراد خسارت، مسئول است یا هر یک باید کل خسارت طرف مقابل را جبران کند و آنان در مقابل این اشخاص ثالث مسئولیت تضامنی دارند؟ در این زمینه بین دادگاه‌ها اختلاف نظر وجود دارد که منتهی به رای وحدت رویه شماره ۷۱۷ شده است. خلاصه گردش کار بدین شرح است:

۱. به دلالت پرونده کلاسه ۲۶۵۹/۸۲ شعبه پنجم دیوان عالی کشور، یک خودرو سواری پیکان با یک وانت مزدا تصادف کرده و در این سانحه راننده وانت مزدا و چند نفر از سرنشینان وسایط نقلیه فوت و تعدادی دیگری مجروح شده‌اند. کارشناسان راننده پیکان سواری را ۸۰٪ و راننده وانت مزدا را ۲۰٪ مقصر تشخیص داده‌اند و دادگاه عمومی تبریز راننده پیکان را به نسبت تقصیر وی (۸۰٪) به پرداخت ۸۰ درصد چند فقره دیه محکوم نموده است.

بر اثر تجدیدنظرخواهی، شعبه نهم دادگاه تجدیدنظر استان طی دادنامه ۱۳۸۱/۱۲/۸-۱۱۷ به استناد ماده ۳۳۷ قانون مجازات اسلامی ۱۳۷۵ محکومیت راننده پیکان را تعدیل و به ۵۰٪ دیات مقرر در دادنامه بدوی تقلیل داده و در واقع از نظریه تساوی در تقسیم مسئولیت تبعیت کرده است. شعبه پنجم تشخیص دیوان عالی کشور نیز طی دادنامه

* استاد بازنشسته دانشگاه تهران و استاد دانشگاه آزاد اسلامی، واحد علوم و تحقیقات تهران
رایانامه: hsafaii@ut.ac.ir

۱۱۲۰-۱۳۸۲/۷/۲۸ رأی دادگاه تجدیدنظر استان را با این استدلال نقض نموده است: «استناد به ماده ۳۳۷ قانون مجازات اسلامی زمانی صحیح است که امکان تعیین درصد تقصیر نباشد و مستند محکومیت فقط استناد به هر دو نفر باشد؛ ولی در مانحن‌فیه کارشناس دقیقاً میزان تقصیر را استخراج و مشخص کرده است...»

۱. برابر مدارک پرونده ۷۲۶/۲۳ شعبه ۲۷ دیوان عالی کشور، بر اثر تصادم دو وسیله نقلیه موتوری و ایراد خسارت، رانندگان آنها به نسبت ۸۵٪ و ۱۵٪ مقصر شناخته شده‌اند. موضوع در شعبه اول دادگاه عمومی هشترود مطرح و هر کدام از رانندگان به نسبت تقصیرشان به پرداخت دیه و ارش محکوم شده‌اند و این رأی در شعبه دوم دادگاه تجدیدنظر استان آذربایجان شرقی تأیید شده است. از این رأی تجدیدنظرخواهی فوق‌العاده به عمل آمده که شعبه ۲۷ دیوان عالی کشور به موجب دادنامه ۱۳۷۹/۵/۱۸-۱۵۹ رأی تجدیدنظر خواسته را نقض و حکم به تنصیف دیه (تساوی در مسئولیت) داده است با این استدلال که «با عنایت به فتوایی استفتاء از امام خمینی قدس سره... میزان، صدق استناد به هر دو طرف است (به هر نسبت که به هر کدام باشد) دیه تنصیف می‌گردد و ماده ۳۷۷ قانون مجازات اسلامی هم همین است...»

چنان‌که ملاحظه می‌شود، در موارد مشابه، شعبه پنجم تشخیص دیوان عالی کشور رانندگان مقصر را به نسبت تعیین شده برای تقصیر در نظریه کارشناسان مسئول شناخته، ولی شعبه ۲۷ دیوان حکم به تنصیف دیه و تساوی در مسئولیت داده است. از این رو صدور رأی وحدت رویه درخواست شده و هیئت عمومی دیوان عالی کشور در رأی شماره ۱۳۹۰/۲/۶-۷۱۷ ضمن تأیید رأی شعبه ۲۷ دیوان عالی کشور چنین مقرر داشته است:

«برحسب مستفاد از ماده ۳۳۷ قانون مجازات اسلامی هرگاه برخورد دو یا چند وسیله نقلیه منتهی به قتل سرنشین یا سرنشینان آن گردد، مسئولیت هر یک از رانندگان در صورت تقصیر (به هر میزان که باشد) به نحو تساوی خواهد بود. بنابراین رأی شعبه بیست و هفتم دیوان عالی کشور که مطابق این نظر صادر شده، به اکثریت آراء 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.»

اینک با توجه به آراء صادره و برای روشن شدن مطلب، نخست از نظریه‌هایی که مبنای صدور آراء متهافت بوده و دیگر نظریه‌های حقوقی مطرح شده در این زمینه سخن می‌گوییم و سپس انعکاس نظریه‌های مطرح شده در قوانین موضوعه و سرانجام به عنوان

نتیجه، انطباق یا عدم انطباق رأی وحدت رویه با قوانین موضوعه را مورد بحث قرار می‌دهیم.

الف) نظریه‌های حقوقی مطرح شده در تقسیم مسئولیت

در حقوق فرانسه، در ارتباط با تصادم دو وسیله نقلیه، چهار نظریه مطرح شده است:^۱

۱. تعارض اماره‌های مسئولیت و سقوط آنها و رجوع به قواعد عمومی: توضیح آنکه در مسئولیت ناشی از وسیله نقلیه، یا به طور کلی در مسئولیت ناشی از اشیاء تحت حفاظت انسان، اماره یا فرض مسئولیت در حقوق فرانسه پذیرفته شده است^۲، به این معنی که مسئولیت مبتنی بر تقصیر نیست، بلکه عامل زیان مسئول و مکلف به جبران خسارت است، مگر اینکه ثابت کند که یک عامل خارجی غیر قابل اجتناب و غیر قابل پیش‌بینی (قوه قاهره) سبب ایراد خسارت بوده است. اما در مورد تصادم دو وسیله نقلیه چون اماره مسئولیت یک طرف با اماره مسئولیت طرف دیگر متعارض است، هر دو اماره ساقط و منتفی می‌شوند و باید به ماده ۱۳۸۲ قانون مدنی، یعنی مسئولیت مبتنی بر تقصیر رجوع کرد؛ پس اگر یکی از رانندگان مقصر باشد او باید مسئول شناخته شود و علاوه بر اینکه خسارت خود را باید تحمل کند، جبران خسارت طرف دیگر نیز به عهده او خواهد بود و اگر هر دو مقصر باشند مسئولیت به نسبت شدت و ضعف تقصیر تقسیم می‌شود و هرگاه تصادم ناشی از حادثه غیرمترقبه (قوه قاهره) یا علت آن نامعلوم باشد یا تقصیر هیچ یک به اثبات نرسد، هر طرف باید زیان وارد به خود را تحمل کند. این نظر مورد قبول برخی از دادگاه‌های استیناف و نیز شورای دولتی فرانسه در رأی مورخ ۲۸ ژوئن ۱۹۴۶ واقع و در ماده ۲ قانون ۷ ژوئیه ۱۹۶۷ راجع به حوادث دریایی و قانون ۵ ژوئیه ۱۹۳۴ راجع به تصادم رودخانه‌ای منعکس شده است ولی امروزه در فرانسه متروک است.

۲. تقسیم مسئولیت بر اساس میزان خطرهای ناشی از دو وسیله نقلیه: بدین معنی که محافظ وسیله خطرناک‌تر باید مسئولیت بیشتری را تحمل کند؛ به عبارت دیگر مسئولیت باید به نسبت خطری که هر یک از دو وسیله ایجاد کرده تقسیم گردد. برخی از آراء صادره از دادگاه‌های فرانسوی این نظر را پذیرفته و بعضی از علمای حقوق از آن دفاع کرده‌اند.

1. J. CARBONNIER, Droit Civil, T.4, Les Obligations, 20e ed. 1996, no 249; T.2, Les biens et les obligations, 3e ed. 1962, no 193; G.MARTY et P.RAYNAUD, Droit civil, T.2, 1er vol., les obligations, Paris 1962, no 446; H. L. J. MAZEAUD et F.CHABAS, Leçons de Droit civil, T.2, Obligations, 8e ed. Paris 1997, no 599
2. B. STARK, Droit civil, obligations, Paris 1972, nos 891 et 892

مشابه این نظر، نظر دیگری است که قائل به تقسیم مسئولیت به نسبت تأثیر عمل یکی از اسباب متعدد در میزان خسارت است که در فرانسه کمتر طرفدار دارد.

۳. **تقسیم به تساوی:** نظر دیگر این است که خسارت وارده به دو وسیله یا به سرنشینان آنها را که ناشی از یک حادثه بوده باید یک خسارت به شمار آورده و کل آن را بین طرفین تقسیم کرد؛ بدین معنی که هر یک از رانندگان یا دارندگان باید نصف خسارت وارده به طرف دیگر را جبران کند. این راه حل که کار قاضی را آسان می‌کند در فرانسه کمتر مورد توجه دادگاه‌ها واقع شده است؛ ولی علمای بزرگی مانند اسمن (Esmein) و ساواتیه (Savatier) از آن دفاع کرده‌اند.

۴. **اعمال همزمان دو اماره مسئولیت:** بدین معنی که در تصادم دو وسیله نقلیه راننده یا دارنده هر یک از آنها در مقابل دیگری مسئول جبران کل خسارت است، مگر اینکه ثابت کند که حادثه ناشی از تقصیر طرف دیگر است که برای او غیرقابل پیش‌بینی و غیرقابل اجتناب بوده، یا در حادثه نقش غیرفعال^۱ داشته است. دیوان عالی کشور فرانسه این نظر را در آراء متعدد پذیرفته که به صورت رویه قضایی پایدار درآمده است^۲ و جزء حقوق موضوعه به شمار می‌آید. این رویه به سود وسیله نقلیه سبک مانند دوچرخه در مقابل وسیله نقلیه سنگین و به زیان وسیله نقلیه ارزان‌قیمت در تصادم با وسیله نقلیه لوکس و گران‌قیمت است.

البته این رویه مورد انتقاد برخی از علمای حقوق واقع شده و در نقد آن گفته‌اند: این نظر حادثه واحدی را به دو حادثه متمایز تقسیم می‌کند و برای هر یک حکم خاصی مقرر می‌دارد.

۱. *Role passif de la chose* این مفهوم از سال ۱۹۴۰ در آراء دیوان تمیز فرانسه منعکس شده است. خصوصاً در رأی شعبه مدنی، مورخ ۲۳ ژانویه ۱۹۴۵، برخورد یک موتوسیکلت با یک اتومبیل که به طور عادی و منظم در سمت راست در حرکت بوده مطرح شده که دیوان نقش اتومبیل را غیرفعال تلقی کرد و به عدم مسئولیت دارنده آن حکم کرده است. در بعضی آراء به مفهوم عادی *Normal* اشاره شده؛ بدین معنی که اگر عمل شیء تحت حفاظت عادی باشد مسئولیتی متوجه دارنده آن نیست ر.ک. *J. Carbonnier, Droit civil, T.2, 1962, no 193, p. 676 et*

677

۲. دیوان کشور فرانسه، شعبه مدنی، رأی ۲۰ مارس ۱۹۳۳، سیره ۱۹۳۳، بخش ۱، صفحه ۲۵۷، یادداشت هانری-مازو، دالوز ۱۹۳۳، بخش ۱، صفحه ۵۷ یادداشت ساواتیه؛ شعبه مدنی، رأی ۵ مارس ۱۹۴۷، دالوز ۱۳۴۷ ص ۲۹۶، *J.C.P.* ۱۳۴۷، بخش ۳۶۰۰؛ شعبه مدنی، بخش ۲، آراء ۸ آوریل، ۴ و ۱۲ ژوئیه ۱۹۵۷، بولتن مدنی، بخش ۲، ش ۳۱۷، ۴۹۸ و ۵۲۶؛ رأی ۱۴ نوامبر ۱۹۵۸، *J.C.P.* ۱۹۵۹، بخش ۲، ۱۰۹۲۴ یادداشت رودیر

دیوان کشور فرانسه در پذیرش این نظر ظاهراً کمک به زیان‌دیده را در نظر داشته است؛ به ویژه با توجه به این نکته که در واقع بیمه‌گر خسارت طرفین را جبران می‌کند و تحمیلی بر واردکنندگان زیان یا دارندگان وسایل نقلیه ارزان‌قیمت نخواهد بود. باید اضافه کرد که رویه فوق مربوط به مسئولیت راننده یا محافظ (دارنده) هر یک از دو وسیله نقلیه در مقابل دیگری است و نسبت به خسارات وارده به اشخاص ثالث طرفین مسئولیت تضامنی دارند.^۱

ب) انعکاس برخی از نظریه‌های علمی یادشده در قوانین ایران

برخی از نظریه‌های علمی یادشده در قوانین ایران نیز منعکس شده است، هر چند که بعضی از قوانین مزبور منحصر به تصادم دو وسیله نقلیه نبوده و قلمرو گسترده‌تری دارد:

۱. تقسیم مسئولیت به نسبت شدت و ضعف تقصیر: ماده ۱۶۵ قانون دریایی ایران مصوب ۱۳۴۳ در تصادم دو کشتی که هر دو خطاکار باشند تقسیم مسئولیت به تناسب اهمیت تقصیر را به عنوان اصل پذیرفته و در ضمن مقرر داشته که اگر تشخیص اهمیت تقصیر ممکن نباشد یا تقصیر طرفین یکسان به نظر برسد طرفین به نسبت مساوی مسئولیت خواهند داشت (بند الف). بند ب همان ماده در مورد خسارت وارد به بار کشتی، اشیاء و اموال متعلق به کارکنان کشتی و مسافران و اشخاص دیگری که در کشتی باشند نیز همان قاعده تقسیم به نسبت اهمیت تقصیر را مقرر داشته است.^۲

این راهکار مشابه به قاعده‌ای است که مورد قبول برخی از دادگاه‌ها و قوانین فرانسه واقع شده و چنانکه گفتیم امروزه در فرانسه متروک است. به نظر می‌رسد که ماده ۱۶۵

1. F.TERRÉ, Ph.SIMLER et Y. LEQUETTE, Droit civil, les obligations, 7e ed. Dalloz 1999, nos, 823 et 824

^۲ ماده ۱۶۵ قانون دریایی:

الف- اگر دو یا چند کشتی مرتکب خطا شوند مسئولیت هر یک از کشتی‌ها متناسب با اهمیت تقصیری است که از آن کشتی سرزده است. معذک اگر تشخیص اهمیت تقصیر با شواهد و قرائن ممکن نباشد و یا تقصیر طرفین به نظر یکسان برسد طرفین به نسبت مساوی مسئول خواهند بود.

ب- خسارت وارد به کشتی‌ها، بار آنها، اشیاء و اموال متعلق به کارکنان کشتی و مسافران و اشخاص دیگری که در کشتی باشند، به نسبت مذکور در بند الف این ماده به عهده کشتی‌هایی است که تقصیر متوجه آنها است و کشتی نسبت به جبران خسارات اشخاص ثالث بیش از نسبت فوق مسئول نخواهد بود.

ج- کشتی‌های مقصر نسبت به خسارت ناشی از فوت و صدمات بدنی در مقابل اشخاص ثالث منفرداً و متضامناً مسئول هستند و باید خسارت وارده را جبران نمایند. اگر مبلغ پرداختی هر یک از مسئولان بیش از مبلغی باشد که به سهم مسئولیت او تعلق می‌گیرد، نسبت به مبلغ اضافه حق مراجعه به مسئول یا مسئولان دیگر را خواهد داشت.

قانون دریایی ایران در این خصوص از قانون ۱۹۶۷ فرانسه راجع به حوادث دریایی تبعیت کرده است.

اشکال این نظریه آن است که هدف از مسئولیت مدنی امروزه جبران خسارت زیان‌دیده است نه مجازات تقصیر، تا بگوییم شخصی که تقصیر شدیدتر را مرتکب شده باید سهم بیشتری از مسئولیت داشته باشد. گفتنی است که قاعده مندرج در بند الف و ب ماده ۱۶۵ قانون دریایی با توجه به ماده ۵۲۶ قانون جدید مجازات اسلامی مصوب ۱۳۹۲ که در ذیل از آن سخن خواهیم گفت، منسوخ به نظر می‌رسد.

۲. مسئولیت تضامنی: مسئولیت تضامنی نسبت به اشخاص ثالث که امروزه در فرانسه رویه قضایی پایداری را تشکیل می‌دهد و علمای حقوق نیز با آن موافق‌اند در بند ج ماده ۱۶۵ قانون دریایی منعکس شده است. این بند که مربوط به خسارت ناشی از فوت و صدمات بدنی اشخاص ثالث است، مقرر نموده است که کشتی‌های مقصر نسبت به خسارات مزبور در مقابل اشخاص ثالث منفرداً و متضامناً مسئول هستند. در پایان همان بند به رجوع هر یک از مسئولان به مسئول یا مسئولان دیگر در صورتی که مبلغ پرداختی او بیش از مبلغی باشد که به سهم مسئولیت او تعلق می‌گیرد اشاره شده است و این مقتضای مسئولیت تضامنی است. استثناء مندرج در بند ج ماده ۱۶۵ مبتنی بر فکر حمایت بیشتر از زیان‌دیدگان بدنی است.

بنابراین، در رابطه بین کشتی و اشخاص ثالث که متحمل زیان بدنی شده‌اند مسئولیت تضامنی پذیرفته شده است، ولی در رجوع هر یک از مسئولان به دیگری پس از پرداخت کل خسارت به زیان‌دیده مسئولیت به نسبت شدت و ضعف تقصیر تقسیم می‌گردد. قابل ذکر است که مسئولیت تضامنی، به سود زیان‌دیده، ولی خلاف اصل است و باید به موارد استثنایی محدود شود؛ زیرا اصل آن است که هرکس باید مسئولیت ناشی از عمل یا تقصیر خویش را به دوش کشد و به اندازه‌ی زبانی که به دیگری وارد کرده است مسئول باشد (ولاتزر وازره ووزر اخری). به هر حال مسئولیت تضامنی در مقابل شخص ثالث در قسمت اول ماده ۱۴ قانون مسئولیت مدنی نیز پیش‌بینی شده است، هر چند که قسمت دوم ماده در تقسیم مسئولیت بین مسئولان متعدد قاعده دیگری را مقرر نموده است.

۳. تقسیم مسئولیت به نسبت میزان تأثیر عمل: این نظر که در فرانسه طرفداران معدودی دارد، در قسمت دوم ماده ۱۴ قانون مسئولیت مدنی مصوب ۱۳۳۹ انعکاس یافته است. برابر این ماده «در مورد ماده ۱۲، هرگاه چند نفر زبانی وارد آورند متضامناً مسئول جبران خسارت وارده هستند. در این مورد میزان مسئولیت هر یک از آنان با توجه به نحوه‌ی مداخله

هر یک از طرف دادگاه تعیین خواهد شد.» مسئولیت تضامنی در مقابل زیان دیده که در این ماده پیش‌بینی شده یک قاعده عام نیست، بلکه قاعده‌ای استثنایی و مربوط به خسارات وارده از سوی چند نفر از کارگران یا کارکنان یک کارخانه یا کارگاه است و از این رو ماده ۱۴ ق.م.ا. به ماده ۱۲ ارجاع کرده است. اما قسمت دوم ماده ۱۴ که مربوط به تقسیم مسئولیت در رابطه بین واردکنندگان زیان است ظاهراً نظریه تقسیم مسئولیت به نسبت تأثیر عمل هر یک در ایراد زیان پذیرفته شده که آن نیز ناظر به مورد خاص کارگران و کارکنان یک بنگاه اقتصادی است، هر چند که می‌تواند به عنوان قاعده‌ای عام از سوی قانون‌گذار پذیرفته شود؛ زیرا به نظر می‌رسد که قاعده‌ای عادلانه و منطقی است چرا که هر شخص را به نسبت ضرری که ناشی از عمل او بوده مسئول می‌شناسد نه بیشتر و نه کمتر. لیکن از آنجا که اجرای این نظریه، یعنی تشخیص میزان مداخله‌ای هر یک در ایجاد ضرر دشوار است، این نظریه به عنوان قاعده اصلی و اولی کمتر مورد توجه واقع شده است و نظریه تقسیم به تساوی به عنوان اصل اولی بیشتر قابل دفاع است.

۴. **تقسیم به تساوی:** نظریه دیگری که در قوانین و فقه ایران بیشتر پذیرفته شده و می‌توان آن را یک قاعده عام به شمار آورد، نظریه تقسیم به تساوی است که در حقوق فرانسه هم طرفدارانی دارد. این نظریه در مواد چندی از قانون پیشین مجازات اسلامی مصوب ۱۳۷۵ منعکس شده بود. برابر ماده ۳۳۷ قانون یادشده «هرگاه 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 سرنشینان می‌باشد...» همین ماده مورد استناد رأی وحدت رویه ۷۱۷ مورخ ۱۳۹۰ واقع شده است. در ماده ۳۶۵ قانون پیشین مجازات اسلامی نیز همین قاعده به صورت عام‌تری آمده است: «هرگاه چند نفر با هم سبب آسیب یا خسارتی شوند به طور تساوی عهده‌دار خسارت خواهند بود.» قابل توجه است که ماده ۳۳۷ مربوط به تصادم دو وسیله نقلیه و ایراد خسارت به سرنشینان است، در حالی که ماده ۳۶۵ متضمن قاعده‌ای کلی است که مبتنی بر فقه امامیه است.^۱ در ماده ۳۶۶ قانون پیشین نیز همین قاعده

۱. فقهای امامیه در فروع متعددی به قاعده تساوی اشاره کرده اند. (سید ابوالقاسم خویی، مبانی تکمله المنهاج، ج ۲، ص ۲۵۵؛ احمد المظهری، مستند تحریرالوسیله، کتاب الدیات، ص ۱۱۰ و ۱۱۱. در کتاب اخیر حکم به تساوی مطابق قاعده به شمار آمده و ادعای عدم خلاف بین فقهای امامیه در این خصوص شده است: «الان الحكم بالتساوی مطابق للقاعده من حیث استناد الجنایه الیها بالتسبیب فیها اذا لم یکن احدهما صغیرا او مریضا و الروایات ایضا مطابقه للقاعده» (ص ۱۱۱) و در جای دیگر همین کتاب آمده است: «بلا خلاف بین الاصحاب و فی کشف اللثام الاصحاب

منعکس شده است.^۱ البته متن ماده به گونه‌ای تنظیم شده که اجازه نمی‌دهد در صورت اثبات تفاوت تأثیر عمل هر یک در ایراد ضرر به عنوان قاعده ثانوی حکم به تقسیم مسئولیت به نسبت میزان تأثیر عمل داده شود.

با اینکه اصل تقسیم به تساوی، به عنوان قاعده اولیه و اصلی، معقول و قابل توجیه است، از آنجا که حکم به تساوی حتی در صورت اثبات تفاوت تأثیر عمل هر یک در ایراد ضرر غیرعادلانه می‌نماید، ماده ۳۳۶ قانون پیشین مجازات اسلامی مورد انتقاد برخی از استادان حقوق واقع و اصلاح آن پیشنهاد شده بود.^۲ خوشبختانه قانون جدید مجازات اسلامی مصوب ۱۳۹۲ به این نکته توجه کرده و در ماده ۵۲۸ چنین مقرر داشته است:

«هرگاه 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 باهم برخورد کنند، هر یک از رانندگان مسئول یک سوم راننده‌ی مقابل و سرنشینان هر سه وسیله نقلیه می‌باشد و به همین صورت در وسایل نقلیه بیشتر، محاسبه می‌شود و هرگاه یکی از طرفین مقصر باشد، به گونه‌ای که برخورد به او مستند شود فقط او ضامن است.»

چنانکه ملاحظه می‌شود این ماده مانند مواد ۳۳۶ و ۳۳۷ قانون مجازات پیشین مجازات اسلامی اصل تقسیم به تساوی را در مورد تصادم وسایل نقلیه پذیرفته و در واقع از فقه اسلامی تبعیت کرده است. ماده ۵۳۳ قانون جدید هم همانند ماده ۳۶۵ قانون پیشین اصل تساوی را به طور عام در مواردی که دو یا چند نفر به نحو شرکت سبب وقوع خسارت شوند، مقرر نموده است. اما ماده ۵۲۶ قانون جدید پس از اعلام اصل تقسیم به تساوی استثنایی بر آن وارد کرده و به عنوان قاعده ثانوی به قاعده تقسیم به نسبت تأثیر میزان عمل اشاره نموده و چنین مقرر نموده است:

«هرگاه 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 می‌باشند، مگر تأثیر رفتار مرتکبان متفاوت باشد که در این صورت هر یک به میزان تأثیر رفتارشان مسئول هستند. در صورتی که مباشر در

قاطعون به...» (ص ۱۱۰). از فروعی که فقهای امامیه در این زمینه آورده اند حکم به تساوی در پرداخت دیه و ضمان در مورد تصادم دو کشتی است (شیخ محمد نجفی).

^۱ سید حسین صفایی و حبیب‌الله رحیمی، مسئولیت ملنی، چاپ چهارم ۱۳۹۱، ش ۱۴۳

جنایت بی اختیار، جاهل، صغیر غیرممیز یا مجنون و مانند آنها باشد فقط سبب ضامن است.»

از جمع مواد ۵۲۶، ۵۲۸، ۵۳۳ قانون مجازات اسلامی ۱۳۹۲ چنین برآید که امروزه اصل تقسیم مسئولیت به تساوی در تصادم وسایل نقلیه و به طور عام در کلیه مواردی که خسارت مستند به دو یا چند شخص باشد باید رعایت شود. مگر اینکه ثابت شود که تأثیر رفتار عاملان خسارت متفاوت بوده که در این صورت هر یک به میزان تأثیر عمل خود مسئول است. این راه حل معقول و منطقی است که هم کار قاضی را با اعمال اصل تساوی آسان می‌کند و هم در راستای اجرای عدالت و انصاف، در صورت اثبات تفاوت تأثیر عمل واردکنندگان زیان، هر یک را فقط به نسبت تأثیر عمل او مسئول می‌شناسد و بار هیچ یک را بر دوش دیگری نمی‌گذارد. در عمل در تصادم وسایل نقلیه کارشناس تعیین می‌کند که تقصیر هر طرف تا چه حد در حادثه و ایراد خسارت مؤثر بوده است، چنانکه در پرونده ۲۶۵۹/۸۲ شعبه پنجم دیوان عالی کشور، کارشناسان یک راننده را ۸۰٪ و راننده دیگر را ۲۰٪ مقصر تشخیص داده بودند؛ ولی در پرونده ۷۲۶/۲۳ شعبه بیست و هفتم دیوان عالی کشور، رانندگان به نسبت ۸۵٪ و ۱۵٪ مقصر شناخته شده بودند. قابل ذکر است که در پرونده‌های یادشده و به طور کلی در رویه معمول تصادم وسایل نقلیه، نسبت تقصیر رانندگان تعیین می‌شود ولی مقصود تقسیم مسئولیت به نسبت شدت و ضعف تقصیر که یکی از نظریه‌ی مطرح‌شده در این زمینه است نمی‌باشد، بلکه مقصود تقسیم مسئولیت به نسبت میزان تأثیر تقصیر هر یک در ایراد ضرر است. از آنجا که چه بسا در تصادم وسایل نقلیه هر دو راننده مقصرند و به همین جهت ضرر مستند به هر دو است معمولاً کارشناس نسبت تقصیر هر یک را تعیین می‌کند، ولی ممکن است هیچ یک از طرفین مقصر نباشند و در عین حال خسارت مستند به آنان باشد. در این صورت نیز میزان تأثیر رفتار عاملان خسارت باید تعیین شود تا هر یک به نسبت تأثیر رفتار خود به پرداخت خسارت محکوم می‌گردد، چنانکه ماده ۵۲۶ قانون جدید مجازات اسلامی به این نکته اشاره کرده است.

نتیجه

با توجه به مطالب فوق و در ارتباط با رأی وحدت رویه ۷۱۷ چند نکته به عنوان نتیجه قابل ذکر است:

۱. در قوانین موضوعه ایران در زمینه ضابطه تقسیم مسئولیت بین سبب‌های متعدد خسارت، از جمله در تصادم وسایل نقلیه، نظریه‌های مختلف (تقسیم به نسبت شدت و ضعف تقصیر، مسئولیت تضامنی، تقسیم به نسبت تأثیر عمل و تساوی) منعکس شده است. ولی با توجه به مواد مختلف قانون جدید مجازات اسلامی مصوب ۱۳۹۲ و فقه اسلامی می‌توان گفت قاعده عام و کلی تقسیم مسئولیت به تساوی است؛ مگر اینکه ثابت شود که میزان تأثیر عمل مسئولان متفاوت بوده که در این صورت مسئولیت به نسبت میزان تأثیر عمل تقسیم خواهد شد. این راه‌حل که مورد قبول قانون جدید مجازات اسلامی واقع شده راه‌حلی ساده، عملی، منطقی و عادلانه به نظر می‌رسد.

۲. رأی وحدت رویه مذکور که در زمان حکومت قانون پیشین مجازات اسلامی (۱۳۷۵) صادر شده و با تأیید رأی شعبه ۲۷ دیوان عالی کشور تقسیم مسئولیت به نحو تساوی راه، حتی در صورت تفاوت تأثیر تقصیر رانندگان و اثبات آن، پذیرفته در زمان خود درست و منطبق با قانون بوده است. البته رأی مزبور به ماده ۳۳۷ قانون پیشین استناد کرده که قاعده تساوی را مقرر داشته و نفی اعمال ضابطه دیگر به عنوان استثناء از آن بر نمی‌آید. اما ماده ۳۳۶ قانون پیشین که مورد استناد هیئت عمومی واقع نشده گویاتر از ماده ۳۳۷ بوده و نفی نظریه‌های دیگر از آن قابل استنباط است؛ زیرا ماده مزبور پس از اعلام قاعده تساوی در تصادم وسایل نقلیه مقرر نموده بود: «خواه آن دو وسیله از یک نوع باشند یا نباشند و خواه میزان تقصیر آنها مساوی یا متفاوت باشد...» و از این عبارت قاعده تساوی به طور مطلق و بدون استثناء استنباط می‌شد و بجا بود در رأی وحدت رویه به این ماده نیز استناد می‌شد.

۳. به هر حال امروزه با توجه به ماده ۵۲۶ قانون مجازات اسلامی تقسیم به نسبت میزان تأثیر عمل نیز به عنوان استثناء و به تعبیری به عنوان قاعده ثانوی در حقوق ایران پذیرفته شده و از این رو رأی وحدت رویه ۷۱۷ که ناظر به قانون سابق بوده است، امروزه دیگر قابل اعمال نیست. در واقع ضابطه پذیرفته شده در رأی شعبه پنجم تشخیص دیوان عالی کشور مورخ ۱۳۸۲/۷/۲۸ که بر اساس نظریه کارشناس میزان تأثیر رفتار هر یک از رانندگان را مبنای تقسیم مسئولیت قرار داده، امروزه منطبق با موازین قانونی است، هرچند که رأی مزبور در زمان صدور با توجه به قانون پیشین مجازات اسلامی قابل ایراد بوده و از این رو هیئت عمومی آن را تأیید نکرده است.

۴. تفاوت حقوق فرانسه با حقوق ایران، در مورد تصادم دو وسیله نقلیه که رانندگان آنها مقصر باشند یا خسارت مستند به آنان باشد، این است که در حقوق فرانسه، هر یک باید خسارت طرف مقابل را به طور کامل جبران کند، در حالی که در حقوق ایران مسئولیت به تساوی بین آنان تقسیم می‌شود، مگر اینکه تأثیر رفتار یکی در ایراد خسارت بیشتر از دیگری باشد که در این صورت خسارت به نسبت میزان تأثیر رفتار هر یک تقسیم خواهد شد. اشکال راه حل فرانسوی آن است که علاوه بر تجزیه یک حادثه به دو حادثه مستقل سبب می‌شود که دارنده یا راننده وسیله نقلیه ارزان‌قیمت در تصادم با وسیله نقلیه گران‌قیمت خسارت بیشتری بپردازد که این امر به زیان افراد ضعیف و کم درآمد و ناعادلانه است. اما راه حل حقوق ایران که خسارت را ناشی از یک حادثه تلقی می‌کند و اصولاً آن را به تساوی بر عهده طرفین می‌گذارد و در صورت تفاوت میزان تأثیر رفتار آنان هر یک را مسئول جبران خسارت ناشی از عمل خویش می‌داند، منطقی‌تر و عادلانه‌تر به نظر می‌رسد.

