

مسئولیت متصدی حمل و نقل زمینی

کلیات

۱ - در قرارداد حمل و نقل تعهد اصلی و اساسی بعهده متصدی حمل و نقل است که بموجب ماده ۳۷۷ « کسی است که در مقابل اجرت ، حمل و نقل اشیاء را بعهده میگیرد » بر اساس این تعهد وی موظف است که مال التجاره را به بهترین وجه به مرسل الیه تحویل دهد و در صورت تخلف از وظیفه و تعهد خویش بر طبق قواعد و مقرراتی که ازین پس یاد خواهد شد مسوول است. نکته ای که اشارت بدان بی فایده نیست اینست که : از آن زمان که کالا بمتصدی حمل و نقل که پس ازین متصدیش میخوانیم تسلیم گردید تعهد وی نسبت به مواظبت و نگاهداری کالا و رساندن آن بمرسل الیه آغاز میگردد و البته ممکن است که این تعهد و در نتیجه آن مسوولیت عدم انجامش بمحض انعقاد قرارداد بعهده وی محول گردد و یا پس از آن - بر حسب آنکه تسلیم کالا بلافاصله یا پس از مدتی بوی انجام پذیرد - بر این پایه میتوان گفت که در حقیقت از زمان تسلیم کالا به متصدیست که قرارداد حمل و نقل وجود خارجی پیدا میکند. همانسان که در مورد آغاز تعهد گفتیم انجامش نیز منوط به تسلیم کالا به مرسل الیه است از آن پس متصدی هیچگونه تهنیدی نخواهد داشت در واقع وی تنها مسوول آثار و نتایجی است که بین دو زمان تسلیم کالا بوسیله ارسال کننده بوی و تحویل مال التجاره از جانب او بمرسل الیه پدید میآید.

۲ - بموجب یکی از اصول کلی مذکور در ماده ۲۲۱ قانون مدنی « اگر کسی تعهد اقدام بامری را بکند در صورت تخلف مسوول خسارت طرف مقابل است مشروط بر اینکه جبران خسارت تصریح شده یا تعهد عرفاً بمنزله تصریح باشد و یا بر حسب قانون موجب ضمان باشد » این اصل کلی در صورتی متعهد و از جمله متصدی حمل و نقل را مسوول جبران خسارت وارد به متعهد له میدانند که یا

عدم انجام تعهد بر حسب قانون و یا عرف موجب ضمان باشد. و یا

جبران خسارت در ضمن عقد تصریح شده باشد.

برین اساس گفتار خود را بدو بخش تقسیم میکنیم.

در بخش اول از مسوولیت قانونی (و عرفی) متصدی سخن خواهیم گفت.

و در بخش دوم از مسوولیت قراردادی وی یاد خواهیم کرد.

بخش اول

مسئولیت قانونی متصدی حمل و نقل

۳ - پیش از آنکه بیبحث اصلی پردازیم تذکر این نکته بجاست که قانون مدنی

دیل عنوان «در اجاره متصدی حمل و نقل» تعهدات متصدیان حمل و نقل را در مورد حفاظت و نگاهداری اشیاءیکه بآنها سپرده میشود همان میداند که برای امانت داران مقرر است (۱) و نیز قانون تجارت در ماده ۳۷۸ قرارداد حمل و نقل را تابع مقررات و کالت میداند مگر در مواردیکه استثناء شده باشد اما باید گفت که: تقریباً این دو ماده و نتایج مرتب برآنها - که یکی در قانون مدنی است و به پیروی از فقه اسلامی مقرر گردیده است و دیگری در قانون تجارت میباشد هیچیک در مورد مسئولیت متصدی حمل و نقل مصداق عملی نخواهد داشت. زیرا مواردی که بر حسب مواد ۳۷۹ بعد ق. ت مستثنی شده اند کلیه مسائل و مسوایتهای متصدی را شاملند و بنابراین آنها متصدی نمیتواند از عنوان امانت استفاده کند و به «لیس علی الامین الایمین» استناد جوید بلکه اصولاً بمحض آنکه از اجرای قرارداد تخلف کند تقصیری محرز است و بنا بر این مسوول شناخته میشود و چنانچه شرایط و کیفیاتی وجود داشته باشد که او را از مسوولیت بری میکند خود وی باید آنها را عرضه کند و به ثبوت رساند.

ذیلاً باختصار چگونگی مسوولیت متصدی و همچنین شرایط و موارد عدم مسوولیت وی را مورد گفتگو قرار میدهیم.

بند اول: موارد مسوولیت متصدی حمل و نقل

۴ - از هنگامیکه کالا بمتصدی تسلیم میگردد وی موظف است از آن نگاهداری کند و در طی مدتی که مقرر است آنرا بر سر لیه تحویل دهد چنانچه در انجام این وظیفه تقصیری روا دارد مسوول جبران خسارت وارد خواهد بود. در مورد مواظبت هائی که از کالا باید بعمل آید روش قضائی فرانسه در خور تأمل است.

بموجب این روش باید بین مواظبت های عادی و معمولی و مواظبت های خاص فرق فرق گذارد.

در حقیقت مواظبتی که از متصدی انتظار میرود داخل در قلمرو مواظبت هایست که یک پدر خوب در خانواده خود اعمال می کند و طبعاً جزو اعمالیست که متصدی را از کار و حرفه اش که حمل و نقل است منحرف نمی نماید. بمجرد آنکه طبع مواظبت تغییر یابد و موجب انحراف متصدی از حرفه معمولیش گردد اعمال آن از قلمرو وظائف متصدی خارج میشود بنابراین توضیح: متصدی در مورد اشیاء شکستنی چنانچه مواظبت های لازم را بعمل نیاورد و آنها را مانند دیگر اشیاء (غیر شکستنی) حمل و نقل کند مسوول خواهد بود زیرا در این مورد وی عرفاً موظف بوده است مواظبت های لازم را که در اینجا اندکی دقیق تر است - و در عین حال بنا بر مورد مواظبت عادیست - معمول دارد حال آنکه وی مثلاً موظف نیست که بسته بندی را چنانچه کامل نیست کامل کند و یا صندوقی را که از لحاظ فنی دارای عیوبیست تعمیر نماید بموجب روش قضائی فرانسه متصدی حمل و نقل حتی موظف نیست که غذا و آب برای حیوانات محمول تهیه کند روش قضائی این امر را خارج از وظائف

۱ - ماده ۵۱۶ ق. م.

وی و در حقیقت منافی و مزاحم کار فنی حمل و نقل دانسته است. هم چنین دیوان کشور فرانسه تشخیص طبع مواظبت را امری ماهوی میدانند اما معتقد است که باید طبع مواظبت در رای مذکور افتد بنا بر این احکامی که حکم بجزبان خسارت دهند بدون آنکه طبع مواظبت را معلوم کنند نقض میگردند.

ه - نه تنها متصدی باید کالا را بمرسل الیه تحویل دهد بلکه مکلف است که مال التجاره را بهترین وجه بوی تسلیم کند و در عین حال تعهد را در موعد مقرر بانجام رساند پس برای آنکه متصدی مسوول شناخته شود کفایتیست که دست کم یکی از سه حالت زیر پیش آید.

یک - عدم تحویل کالا بمرسل الیه.

دو - تسلیم کالا بصورت ناقص و معیوب.

سه - تأخیر تسلیم.

موارد دیگری نیز وجود دارد که در صورت فراهم آمدن برخی شرایط متصدی مسوول شناخته میشود و پس از بررسی نکات مذکور در فوق بدانها میپردازیم.

یک - عدم تحویل کالا

۶- چنانچه، متصدی مال التجاره را بمرسل الیه تسلیم نکند مسوول عدم اجرای تعهد خویش است اگر تمام کالا تلف شده یا گم گشته باشد تعهد کالا انجام نیافته است و در صورتی که قسمتی از کالا گم و یا تلف شده باشد تعهد بعضاً اجرا نشده تلقی میگردد و در هر دو صورت بموجب قسمت اول ماده ۳۸۶ (اگر مال التجاره تلف و باگم شود متصدی حمل و نقل مسوول قیمت آن خواهد بود مگر)

دو - تسلیم کالا بصورت ناقص و یا معیوب

۷- اگر کالا ناقص و یا معیوب نشده باشد متصدی در حقیقت تعهد خود را بطور کامل به انجام رسانده است. نقص و عیب شامل کلیه خرابیها و ضایعاتی میشود که در اثر آن قابلیت استفاده از کالا کم شده باشد و یا آنکه استفاده کامل و یا مجدد از آن مستلزم تعمیر و ترمیم مال التجاره باشد درین مورد نیز بموجب ماده ۳۸۷ و با توجه بماده ۳۸۶ ق. ت. متصدی مسوول خسارتهای ناشی از نقص و عیب خواهد بود :

ماده ۳۸۷ : « در مورد خسارت ناشیه از تأخیر تسلیم و نقص یا خسارات بحری (آواری) مال التجاره نیز متصدی حمل و نقل در حدود ماده فوق مسوول خواهد بود خسارات مزبور نمیتواند از خساراتی که ممکن بود در صورت تلف شدن تمام مال التجاره حکم بآن شود تجاوز کند مگر »

بطور کلی در تمام قراردادها و عقود معوض معمولاً عوض و معوض در حدودی که آنها را بتوان عرفاً با یکدیگر معادل دانست باید متعادل باشند و گرنه قرارداد با عقد را نمیتوان معوض خواند در مورد تلف شدن تمام کالا متصدی مسوول پرداخت قیمت مال التجاره است و علاوه بر آن بعنوان خسارت ناشی از عدم انجام تعهد منفعت محقق نیز قابل مطالبه

است همین قاعده در حالت نقص مال التجاره نیز باید رعایت گردد و بنابراین نمیتوان در صورت نقص مال التجاره بیش از قیمت کالا مطالبه کرد. چون در حقیقت تلف شدن مال حد اعلا نقص است. البته در صورتی که قراردادی بین طرفین خلاف این امر را مقرر کرده باشد لازم الاجراست و خود بحث جداگانه ایست که از آن یاد خواهیم کرد.

سه تأخیر تسلیم

۸ - بر طبق ماده ۲۲۶ قانون مدنی ایران « در مورد عدم ایفاء تعهدات » از طرف یکی از متعاملین طرف دیگر نمیتواند ادعای خسارت نماید مگر اینکه برای ایفاء تعهد مدت معینی برقرار شده و مدت مزبور منقضی شده باشد و اگر برای ایفاء تعهد مدتی مقرر نبوده طرف وقتی میتواند ادعای خسارت نماید که اختیار موقوع انجام با او بوده و ثابت نماید که انجام تعهد را مطالبه کرده است « معمولاً و بموجب ماده ۳۷۹ ارسال کننده نکاتی را با اطلاع متصدی حمل و نقل میرساند و از آن جمله است « مدتی که مال باید در آن مدت تسلیم شود » چنانچه این مدت در بارنامه ذکر نشده باشد اکن عرف تجارتنی موجود باشد عرف معتبر خواهد بود در مورد متصدیان حمل و نقل انحصاری این مدت بر حسب تعرفه معین و مشخص است. در ضمن ممکن است که اختیار تعیین موعد بمتصدی واگذار شده باشد. در کلیه موارد (جز در موردیکه اختیار بمتصدیست) متصدی بموجب ماده ۳۸۷ مسوول خسارات ناشی از تأخیر تسلیم است. در صورتیکه قرارداد خاصی در میان نباشد تأخیر تسلیم بخودی خود نمیتواند علت مسوولیت باشد (۱) برای آنکه دعوای تأخیر تسلیم مورد پیدا کند باید تأخیر موجب خساراتی شود که در واقع عدم النفع است و یا موجب گردد که کالا ناقص شود و یا چنانچه مال التجاره از سواد فاسد شدنی باشد ارزش خود را کلاً یا بعضاً از دست بدهد.

۹ - نکته ای که در خوردقت است اینست که اگر در پایان مدتیکه در طی آن میبایست تعهد انجام می پذیرفت متصدی اصولاً نسبت باجرای تعهد اقدامی نکرده باشد چه باید کرد؟ در اینجا دو حالت بنظر میرسد:

اول: موعد انجام تعهد دارای خصوصیتی است که انجام تعهد منحصرأ در آن موعد مورد نظر است در این حالت انجام تعهد با توجه بموعده « بصورت وحدت مطلوب مورد تعهد قرار گرفته است و درینصورت انجام تعهد در خارج از موعد مقرر مورد عقد نمی باشد» (۲) مثلاً چنانچه با متصدی حمل و نقل قراردادی منعقد شود که مقداری یخ از مکانی بمکانی دیگر بین ماههای خرداد و مهر حمل کند و مقصود فروش یخ در آن مکان باشد اگر متصدی آنقدر تأخیر کند که موعد بگذرد و همه یا قسمتی از تعهد در پایان مدت انجام نیافته باشد باید بگوئیم که انجام تعهد پس از این مدت مورد نظر نمیتواند باشد.

۱ - « مطلق تخلف از تعهد ایجاد حقی برای متعهدله نمیکند مگر آنکه بموجب قرارداد متعهد ملزم بتأدیه وجهی شده باشد » حکم شماره ۱۴۰۷ - ۲۰/۸/۲۵ شعبه ۶ دیوان کشور.

۲ - دکتر امامی، حقوق مدنی، ج ۱، ص ۲۲۸

دوم - موعده در قرارداد دارای خصوصیتی خاص نیست چنانچه موعده بگذرد باز هم « پس از موعده مزبور تعهد بحال خود باقی است و مادام که انجام نشود ساقط نمیگردد» (۱) یعنی علاوه بر خسارت تأخیر تسلیم متعهدله میتواند متصدی را الزام با اجرای قرارداد و حمل کالا کند.

۱ - علاوه برین موارد متصدی همانطور که قبلاً هم گفته شد باید وسائل کافی برای حمل و نقل بکاربرد والا مسوول خساراتیست که ازین راه وارد میگردد و نیز بموجب ماده ۳۸۱ « اگر عدل بندی عیب ظاهر داشته باشد و متصدی حمل و نقل آن را بدون قید عدم مسوولیت قبول کرده باشد مسوول آواری خواهد بود». باید متذکر شویم که هر چند در متن ماده تنها از «آواری» یاد آمده است اما مطابق قواعد کلی درین مورد متصدی مسوول هرگونه خسارتنی خواهد بود.

همچنین « اگر مال التجاره در معرض تضییع سریع باشد متصدی باید فوراً مراتب را با اطلاع مدعی العموم بدایت محل یا نماینده او رسانیده و با نظارت او مال را بفروش برساند » (ماده ۳۸۵) چنانچه این تکلیف را بانجام نرساند قاعده مسوول خسارتهای وارد خواهد بود و نیز چنانچه «مرسل الیه مال التجاره را قبول نکند و یا مخارج و سایر مطالبات متصدی حمل و نقل بابت مال التجاره تادیه نشود و یا بمرسل الیه دسترسی نباشد متصدی حمل و نقل باید مراتب را با اطلاع ارسال کننده رسانیده و مال التجاره را موقتاً نزد خود بعنوان امانت نگاه داشته یا نزد ثالثی امانت گذارد » (ماده ۳۸۴) درین مورد متصدی حکم امین را دارد و بنا بر این جز در مورد تعدی و تفریط مسوول نخواهد بود در ضمن برخلاف موارد دیگر که اثبات عدم تقصیر با متصدیست در این حالت چون متصدی امین است اثبات تقصیر و تعدی و تفریط با طرف وی خواهد بود.

۱۱ - در کلیه موارد مذکور در فوق بموجب ماده ۳۸۸ «متصدی حمل و نقل مسوول حوادث و تفریط است که در مدت حمل و نقل واقع شده اعم از اینکه خود مباشرت حمل و نقل کرده و یا حمل و نقل کننده دیگری را مأمور کرده باشد بدیهی است که در صورت اخیر حق رجوع او بمتصدی حمل و نقلی که از جانب او مأمور شده محفوظ است» بند دوم: شرایط موارد عدم مسوولیت متصدی حمل و نقل «معافیت از جبران خسارت»

۱۲ - گفتیم که در صورت عدم انجام تعهد و یا انجام تعهد بطور ناقص متصدی حمل و نقل مسوول است اما چنانچه وی مدعی است که عدم انجام تعهد در نتیجه جریانهای و حوادث خارجی بوده است و قابل استناد بوی نیست میتواند آنرا ثابت کند و پس از اثبات از جبران خسارت معاف خواهد بود.

علل و دلایل معافیتی که متصدی میتواند بدانها استناد جوید - در ایران همه این موارد در قانون بنحوی آمده است و در فرانسه قسمتی ازین علل و دلایل در قانون ذکر گردیده و جای بخش دیگر آنرا اصول کلی و رویه قضائی پر کرده است در حقوق ایران

مواد ۲۲۷ و ۲۲۹ ق. م. از علت خارجی سخن میگوید و قانون تجارت نیز در ماده ۳۸۶ علاوه بر اینکه از همین علت خارجی با تعبیر « حوادثی که هیچ متصدی مواظبی نمیتواند از آن جلوگیری کند» یاد مینماید، از دوسورد دیگر نیز گفتگو می کند که عبارتند از: عیب ناشی از کیفیت خاص کالا و معافیت متصدی در صورتی که عدم انجام تعهد ناشی از تقصیر ارسال کننده یا مرسل الیه باشد. مواد ۳۷۹ - ۳۸۰ - ۳۸۱ - ۳۸۴ و ۳۸۷ نیز معافیت متصدی را یکی از اعتبارات بالا مورد توجه قرار داده اند.

ماده ۱۱۴۷ ق. م. فرانسه هنگامیکه تشخیص شود که «عدم اجرای تعهد بوسیله متمهد در اثر علت خارجی که قابل استناد بمتصدی نیست» بوده است متمهد را معاف میداند و ماده ۱۱۴۸ همین قانون برای علت خارج، فرس ماژور و حالت ضرورت را مثال میآورد قانون تجارت فرانسه (ماده ۱۰۳) نیز یکی از جهات معافیت متصدی را از مسوولیت، عیب ناشی از کیفیت خاص کالا دانسته است علاوه برین براساس اصول کلی، روش قضائی فرانسه هنگامیکه عدم انجام تعهد در نتیجه تقصیر ارسال کننده یا مرسل الیه باشد متصدی را معاف میداند.

بنابراین از سه علت معافیت و شرایط آن بترتیب ذیل گفتگو میکنیم.

یک - تقصیر ارسال کننده یا مرسل الیه.

دو - عیب ناشی از کیفیت خاص کالا.

سه - علت خارجی (فرس ماژور و حالت ضرورت).

علاوه بر اینها از مسأله تعارض تقصیر متصدی با یکی از علل سه گانه معافیت و چگونگی مسوولیت و یا معافیت متصدی درین حالت پس از سه مورد معافیت باختصار سخن میگوئیم.

روش قضائی فرانسه در مورد وجود و اثبات علل چند گانه سابق الذکر جالب توجه است. بطور کلی در صورتیکه متصدی نتواند وجود یکی ازین علل را اثبات کند ولو آنکه عدم انجام تعهد مستند به تقصیر خود وی هم نباشد، یعنی بطور خلاصه علت عدم انجام تعهد (فقدان کالا یا نقص آن) ناشناخته بماند - باز مسوول شناخته شده است. دلیل متصدی در مورد وجود یکی از علل معافیت باید قطعی باشد روابطی که نتایج آنها غیر قطعی است (رابطه علیت بین علت معاف کننده و خسارت) مورد قبول واقع نمیگردد، برعکس نیز چنانچه وجود رابطه بین علت معافیت و عدم اجرای تعهد قطعی باشد محاکم بر اساس علل مبهم و غیر مشخص نمیتوانند متصدی را مسوول بدانند.

یک: تقصیر ارسال کننده و مرسل الیه.

۱۳ - الف - تقصیر ارسال کننده - چنانچه فقدان یا تأخیر و یا عیب و نقص کالا نتیجه تقصیر ارسال کننده باشد متصدی مسوول جبران خسارات نخواهد بود. در فرانسه روش قضائی سکوت قانون را درین مورد جبران کرده است در ایران ماده ۳۸۶ حکم این مورد را بیان میکند. بطور کلی تقصیر ارسال کننده ممکن است قبل از تسلیم مال التجاره

بمتصدی (اولاً) و یا مقارن (ثانیاً) و یا پس از تسلیم (ثالثاً) وجود یابد.

اولاً : چنانچه مال التجاره در وضعی نامساعد به متصدی تسلیم شده باشد و وی در اثر اصرار و احياناً اجبار یا در نتیجه سلب مسئولیت از خود و قبول آن از طرف ارسال کننده کالا را پذیرفته باشد. درین حالت متصدی مسوول خسارات وارد نخواهد بود.

ثانیاً : ارسال کننده در ارسال کالا باید دقت های لازم را بعمل آورد برخی وظائف که برعهده اوست عبارتست از : عدل بندی مناسب، تعیین وزن و محتوی عدلها، قیمت اشیاء گرانبها و امثال اینها (۱) چنانچه ارسال کننده تعهدات خود را در این زمینه بانجام نرسانده باشد متصدی مسوول خسارت نخواهد بود.

ماده ۳۸۶ بطور کلی مسئولیت تلف و گم شدن مال التجاره را در صورتی که مستند بتقصیر ارسال کننده یا ناشی از تعلیمات وی باشد بعهده خود او گذاشته است مواد ۳۷۹ و ۳۸۰ و ۳۸۱ برخی موارد را یاد کرده اند :

ثالثاً : متصدی موظف است مواظبتهایی را که در حدود کار اوست بانجام رساند اما مواظبتها و دقتهای خارج ازین حد بعهده ارسال کننده میباشد (شماره ه) در مورد حیوانات روشن قضائی فرانسها را یادآور شدیم (شماره ۴) هم چنین در مورد یکه عدل بندی و یا بسته بندی طوریت که مورد سوء ظن مقامات گمرکی قرار میگیرد و یا هنگامیکه واقعاً در داخل بسته اشیاء قاچاق گذاشته شده باشد دخالت مقامات گمرکی و جستجوی آنها که منجر بخرابی بسته بندی و لفاف آن و احياناً عیب و نقص کالا میگردد نتیجه بی دقتی و یا تقصیر ارسال کننده است و قابل استناد به متصدی نخواهد بود.

۱۴ ب - در مورد تقصیر مرسل الیه موضوع ماده ۳۸۴ را باید متذکر گردید ماده ۳۸۴ « اگر مرسل الیه مال التجاره را قبول نکند و یا مخارج و سایر مطالبات متصدی حمل و نقل بابت مال التجاره تادیه نشود و یا بمرسل الیه دسترسی نباشد متصدی حمل و نقل باید مراتب را با اطلاع ارسال کننده رسانیده و مال التجاره را موقتاً نزد خود بطور امانت نگاه داشته یا نزد ثالثی امانت گذارده و در هر صورت مخارج و هر نقص و عیب بعهده ارسال کننده خواهد بود » اگر ارسال کننده و یا مرسل الیه در مدت مناسب تکلیف مال التجاره را معین

۱ - ماده ۳۷۹ « ارسال کننده باید نکات ذیل را با اطلاع متصدی حمل و نقل

برساند :

آدرس صحیح مرسل الیه - محل تسلیم مال - عده عدل یا بسته - طرز عدل بندی وزن و محتوی عدلها - مدتیکه مال باید در آن مدت تسلیم شود - راهی که حمل باید از آن راه بعمل آید - قیمت اشیائی که گرانبهاست - خسارات ناشیه از عدم تعیین نکات فوق و یا تعیین آنها بغلط متوجه ارسال کننده خواهد بود » .

نکنند متصدی حمل و نقل میتواند مطابق ماده ۳۶۲ آنرا بفروش رساند» (۱).

بر طبق این ماده چنانچه مرسل الیه در پس گرفتن کالا اهمال ورزد و یا اصولاً کالا را قبول نکند مرتکب تقصیری شده است بنابراین دیگر متصدی مسوول خسارتهای وارد نخواهد بود (جز در صورت تعدی و تفریط و با توجه به شرایط امانت که قبلاً از آن گفتگو شد شماره ۱۰). هم چنین است در موردیکه با قیمانده کرایه بایستی بوسیله مرسل الیه پرداخت گردد و وی از این کار امتناع ورزد و نیز در موردیکه «بمرسل الیه دسترسی نباشد». ممکن است عدم دسترسی بمرسل الیه در نتیجه عدم تعیین آدرس صحیح از جانب ارسال کننده باشد این امر تقصیری را از جهت ارسال کننده تشکیل میدهد. اما ممکن است این عدم دسترسی ناشی از تقصیر مرسل الیه باشد بدین معنی که مرسل الیه پس از ارسال کالا و قبل از آنکه کالا بدست وی برسد محل خود را تغییر داده و عمداً یا سهواً آدرس جدید خود را با اطلاع ارسال کننده و یا متصدی نرسانده است درین حالت نیز متصدی از جبران خسارات ناشی ازین عمل معاف خواهد بود. نکته ای که باید یادآور شد اینست که ذیل ماده «مخارج و هر نقص و عیب را بعهدہ ارسال کننده» گذارده است بر طبق این ماده متصدی چنانچه مخارجی را متحمل شده است از ارسال کننده خواهد گرفت.

دو- عیب ناشی از کیفیت خاص کالا

۱۵- بموجب ماده ۳۸۶ چنانچه تلف یا گم شدن مال مربوط بجنس خود مال التجاره باشد متصدی مسوول قیمت آن نخواهد بود و بر طبق ماده ۳۸۷ «در مورد خسارات ناشیه از تأخیر تسلیم و یا خسارات بحری (آواری) مال التجاره نیز، متصدی حمل و نقل در حدود ماده فوق (۳۸۶) مسوول خواهد بود»

عیوبی که ممکن است در اثر کیفیت کالا حادث شود یا ناشی از طبیعت کلی و نوعی بخصوص از کالا است اعم از آنکه در حالت عادی و یا غیر عادی قرار گیرد (اولاً) و یا مربوط برخی از خصائص فردیست که در حالات غیر عادی بروز و ظهور میکند (ثانیاً) و یا در نتیجه فقدان بسته بندی مناسب میباشد (ثالثاً)

اولاً: بعضی از کالاها در اثر طبع خود - هر چند که در حالت عادی باشند - در معرض تلف و یا عیب و نقص قرار دارند. ازین قبیل هستند: مایعاتی که خود بخود تبخیر میشوند و در طی مدتی طویل یا کوتاه در آنها بطور طبیعی نقصانی پدید میآید - موادی که تبخیر میگردند - برخی مواد که خود بخود مشتعل میشوند و یا موادی که رطوبت جذب میکنند. این گونه نقصانها و یا نقصها که غیر قابل احتراز است مسوولیتی برای متصدی فراهم نمی آورند.

(۱) ماده ۳۶۲ «اگر بیم فساد سریع مال التجاره رود که نزد حق العمل کار برای فروش ارسال شده حق العمل کار میتواند حتی در صورتیکه منافع آمر ایجاب کند مکلف است مال التجاره را با اطلاع مدعی العموم محلی که مال التجاره در آنجاست یا نماینده او بفروش برساند»

ثانیاً : چنانچه متصدی کالائی را که در حالت غیر عادی حمل و نقل و در اثر کیفیت خود فاسد میشود حمل نماید در صورتیکه مواظبت های لازم را بعمل آورده باشد مسوول نیست ازین قبیل است حمل میوه یا مواد غذایی فاسد شدنی که بدون تعدی و تفریط متصدی ضمن راه فاسد وضایع میشوند و یا حیوانی که در طی راه در نتیجه استعداد قبلی بگرما زدگی دچار میشود و یا مریض میگردد و می میرد.

ثالثاً : چنانچه بسته بندی کالا نامناسب باشد و کالا آسیب ببیند میتوان آنرا نتیجه تقصیر ارسال کننده دانست و ما نیز ضمن بحث از تقصیر ارسال کننده بدین مطلب اشارت کردیم اما روش قضائی فرانسه اصولاً این امر یعنی خسارت وارد به کالا را ذر اثر نقص عدل بندی ناشی از کیفیت خاص کالا میداند بدین استدلال که : ناقص شدن و یا فاسد شدن کالا در حقیقت نتیجه طبع کالا و خصیصه و استعداد آنست والا باید تمام کالاها (از هر قبیل) که دارای یک نوع بسته بندی هستند ناقص و یا فاسد شوند حال آنکه چنین نیست برین اساس فقدان بسته بندی و یا نقص آن را بخودی خود علت معافیت متصدی نمیداند و معتقد است که باید بدنبال فقدان بسته بندی و یا نقص آن نا مناسب بودن آن تذکر داده شود و ثابت گردد که مال التجاره بدلیل طبع خاصش بایستی بسته بندی بهتری میشد. درین مورد نیز برای مناسب و یا نامناسب بودن بسته بندی بایستی بعرف مراجعه کرد.

شاید از عبارت ماده ۳۸ که میگوید : « ارسال کننده باید مواظبت نماید که مال التجاره بطرز مناسبی عدل بندی شود - خسارات بحری (آواری) ناشی از عیوب عدل بندی بعهدہ ارسال کننده است » بتوان همین مطلب را استنباط کرد « طرز مناسب » که در ماده آمده است مفهم همین معنی است که عدل بندی بایستی مناسب با وضعیت کالا و چگونگی حمل و نقل باشد عدل بندی شیشه با عدل بندی آهن و یا پنبه تفاوت دارد بنظر میرسد که عیب ظاهر مندرج در ماده ۳۸ را هم که میگوید : « اگر عدل بندی عیب ظاهر داشته و متصدی حمل نقل مال را بدون قید عدم مسوولیت قبول کرده باشد مسوول آواری خواهد بود » باید با توجه باین نکته تفسیر کرد.

سه - فرس ماژور و حالت ضرورت (علت خارجی)

۱۶ - کلیات - بر طبق ماده ۲۲۷ قانون مدنی « متخلف از انجام تعهد وقتی محکوم بتأدیه خسارت میشود که نتواند ثابت نماید که عدم انجام بواسطه علت خارجی بوده است که نمیتوان مربوط باو نمود ». بدین ترتیب ملاحظه میشود که قانون مدنی ما در مورد عدم انجام تعهد از فرس ماژور و حالت ضرورت سخن نگفته بلکه بجای آن کلمه علت خارجی را بکار برده است ، « منظور ماده از کلمه علت خارجی کلیه عللی است که بیگانه از متعهد باشد » (۱).

بدون آنکه وارد بحث درباره تعاریف مختلف از کلمات حالت ضرورت و فرس ماژور

۱ - دکتر امامی ، حقوق مدنی ، ج . ص ۲۴۱ .

بشویم اجمالاً متذکر میگردیم که لفظ علت خارجی اعم ازین دو است ماده ۱۱۴۷ قانون مدنی فرانسه متعهد را در مورد پرداخت خسارت بعلت تأخیر و یا عدم اجرای قرارداد « در تمام مواردی مسوول میدانند که وی نتواند ثابت کند عدم اجرای قرارداد ناشی از یک علت خارجی بوده است که نمیتوان بوی مربوط نمود» و ماده ۱۱۴۸ قانون مدنی فرانسه هنگامی که « در نتیجه فرس ماژور یا حالت ضرورت» متعهد نتواند تعهد خود را بانجام رساند ویرا مسوول پرداخت خسارت نمیداند. بدین ترتیب ملاحظه میشود که قانون مدنی فرانسه که قانون مدنی ایران نیز درین مورد تقریباً از آن پیروی کرده است، علت خارجی را لفظ کلی و شامل حالت ضرورت و فرس ماژور میدانند. هم چنین این نکته را یاد آور میشویم که دکترین امروز فرانسه دو لفظ حالت ضرورت و فرس ماژور را یکی میدانند و از فرقها و اختلافات جزئی که در بین آنها وجود داشته و دارد چشم پوشیده است، و حتی امروز کم کم بجای این دو لفظ در موارد مسوولیت مدنی بیشتر عبارت حوادث غیر قابل پیش بینی و غیر قابل مقاومت و غیر قابل اسناد به متعهد را بکار می برد این عبارت بطور جامع و روشن خصائص و شرائط فرس ماژور و حالت ضرورت را در بردارد.

پیشتر نیز گفته شد (ش ۱۲) که چنانچه وجود حالت ضرورت و یا فرس ماژور ثابت نگردد ولو آنکه تقصیر متصدی هم ثابت نباشد باز وی مسوول خسارت ناشی از عدم انجام تعهد خویش است در مورد اثبات خارجی بودن علت حادثه نیز برای آنکه موجب معافیت باشد فقط اثبات اینکه علت حادثه ناشی از فعل شخص ثالث یا مورد دیگر بوده است کافی نیست بلکه این نکته هم باید روشن شود که اصولاً ارتباط بین حادثه و خسارت نتیجه تقصیر یابی مبالغاتی قابل استناد بمتصدی نبوده است.

هم چنین « بیگانه بودن علت عدم انجام تعهد در صورتی رفع مسوولیت از متعهد مینماید که نتواند علت مزبور را خنثی و از تأثیر بیندازد» (۱) بر همین اساس است که ماده ۲۲۹ قانون مدنی در مقام بیان علت خارجی آنگونه علت های خارجی را رافع مسوولیت میدانند که دفع آنها «خارج از حیطه اقتدار متعهد باشد».

باین ترتیب ملاحظه میشود که کلیه حوادثی که ازین قبیل باشد رافع مسوولیت متصدی نخواهد بود از این جمله است تا کافی بودن وسائل حمل و نقل در برابر تقاضاهای فراوانی که برای حمل کالا از متصدی شده است؛ زیرا درین مورد متصدی میتواند است پیش بینی برخی حوادث از قبیل انسداد راه را در زمستان بکند و نیز قدرت خود را در نظر آورد و بر پایه آنها تعهداتی را بگردن بگیرد. روی این اصل روش قضائی فرانسه برای متصدیان حمل و نقل آزاد چنانچه پیش از قدرت تحرک و امکانشان متعهد شده باشند سئاله انسداد راه را بعنوان علت معافیت تلقی نکرده است بر عکس در مورد متصدیان انحصاری که موظفند بکلیه تقاضاها ترتیب اثر دهند انسداد راهها علت معافیت محسوب گردیده است اما شرط آن اینست که ایشان نیز کاری که از دستشان بر میآید بانجام

رسانند و کلیه اعمالی را که برای مقابله با چنین حالت غیرعادی لازم است انجام دهند.
برای آنکه بتوان متصدی را معاف دانست باید حادثه‌ای که پیش آمده است
دو خصیصه را دارا باشد.

اول - خصیصه غیرقابل پیش‌بینی بودن - یعنی متصدی نتایج خسارت آور حادثه‌ای
را از پیش نتواند دریابد.

دوم - غیر قابل مقاومت بودن در اثر این خصیصه متصدی امکان نخواهد داشت
که بتواند مانع وقوع حادثه گردد با توجه باین توضیحات قسمتی از ماده ۳۸۶ که اساس بحث
ما را درین مورد تشکیل میدهد متذکر میشویم و سپس به بیان موارد و حالات فرس مازور
سپردازیم :

« ماده ۳۸۶ - اگر مال التجاره تلف یا گم شود متصدی حمل و نقل مسوول قیمت
آن خواهد بود مگر اینکه ثابت نماید تلف یا گم شدن مربوط به حوادثی بوده
که هیچ متصدی مواظبی نیز نمی توانست از آن جلوگیری نماید » ماده
۳۸۷ « در مورد خسارات ناشیه از تأخیر تسلیم و نقص یا خسارت بحری (آواری) مال التجاره
نیز ، متصدی حمل و نقل در حدود ماده فوق مسوول خواهد بود»

سواردی را که میتوان بعنوان فرس مازور و حالت ضرورت یاد کرد عبارتند از :

الف - حوادث جوی ب - جنگک ج - اعتصاب د - مداخله
قدرت عمومی (امر و عمل آمر قانونی) ه - عمل شخص ثالث.

۱۷ - الف - حوادث جوی - چنانچه یکی از حوادث جوی از قبیل باد و باران،
طغیان آب رودخانه و توفان شدید پیش آید و موجب خراب شدن پل و یا جاده گردد متصدی
ای که نتوانسته است بر اثر این حوادث تعهد خود را بانجام رساند مسوول نیست اما شرط
آن اینست که حادثه غیر قابل پیش‌بینی بوده و نیز غیر قابل مقاومت باشد . توفان
و کولاک که موجب تأخیر یا نقص مال التجاره میگردد و نیز نزول برف فراوان در صورتیکه
غیر قابل پیش‌بینی بوده باشد هم چنین سرمای سخت و شدید که موجب خراب شدن کالا
در وسیله حمل و نقل سربسته و محفوظ میگردد از موارد فرس مازور به حساب آمده است . گرمای
شدید نیز در همین طبقه جای دارد بطور خلاصه متصدی باید غیر طبیعی و غیر معمولی
بودن حادثه جوی را ثابت کند . سرما در زمستان و گرما در تابستان (جز در موارد استثنائی ،
سرمای شدید مناطق گرمسیر و بالعکس) از حوادث طبیعی و معمولی جوی است ولی چنانچه
با توجه باین پیش‌بینی ها ارسال کننده کالا حمل کالائی را بخواهد و درین زمینه تعلیماتی
داده باشد بموجب ماده ۳۸۶ خود وی مسوول خواهد بود .

۱۸ - ب - جنگک - اصولاً جنگک را نمیتوان از موارد فرس مازور خواند مگر آنکه
واقعاً متعهد را از انجام تعهدش مانع گردد اما اگر تنها انجام تعهد را مشکل کند مورد را
نمیتوان از موارد معافیت خواند . در این باب حکم $\frac{۱۰۴۶}{۲۷/۳/۷}$ شعبه ۴ دیوان کشور مقرر

داشته است: « صرف وجود جنگک دلیل مثبت فرس ماژور نخواهد بود » علاوه بر آنکه جنگک اصولاً مانع حمل و نقل نیست و با آن میتوان مقابله کرد و مقاومت نمود در بسیاری موارد نیز قابل پیش بینی است با توجه باین نکات نتیجه میگیریم که جنگک بخودی خود حالت فرس ماژور را تشکیل نمیدهد بلکه این اعمال ناشی از جنگک است که مورد فرس ماژور را فراهم میآورند. بنابراین متصدی باید ثابت کند که تأخیر یا تلف و یا نقص ناشی از یکی از اعمال جنگکی بوده که قادر به پیش بینی و مقاومت با آن نبوده است از این قبیل است. توقیف کالاها بوسیله دشمن، غارت بارها هنگامیکه متصدی برای آنکه توقیف و زندانی نگردد برای مدتی مال التجاره را در نقطه‌ای که محل تجمع دشمن شده، رها کرده است. همچنین باید اعمال ناشی از جنگک علت منحصر باشند، چنانچه غارت، بمباران و توقیف کالا پس از انقضای مدت حمل و نقل صورت پذیرفته باشد این حوادث نمیتوانند علت اصلی باشند. در مورد غارت نیز باید احتیاطات لازم مرعی شده و مشمر ثمر واقع نشده باشند انقلاب داخلی و شورش‌های محلی نیز در صورتیکه غیر قابل پیش بینی و مقاومت باشند علت معافیت متصدی خواهند بود.

اشغال طولانی سرزمینها بوسیله فاتحان مسأله دیگری را که خرابکاری اهالی است طرح میکند درین مورد نیز باید بهمان خصیصه قابل پیش بینی بودن توجه کرد. در صورتیکه قابل پیش بینی نباشند فرس ماژور محسوب میگرددند.

۱۹- ج - اعتصاب - اعتصاب باید قابل پیش بینی و مقاومت نباشد تا موردی از مواد فرس ماژور تلقی گردد. وجود سندیکا‌های بزرگ حمل و نقل قابلیت مقاومت با اعتصاب را تقریباً از میان برده است. در مواردیکه اعتصاب صورت می‌پذیرد چنانچه کار تخصصی باشد اصولاً کارگری نمیتوان یافت که جای دیگری را پر کند و در صورت غیر تخصصی بودن کار هم روحیه تعاون و همدلی و همدردی که در میان کارگران ظهور و بروز کرده است دیگران را مانع میشود که بجای کارگران اصلی بکار دست یازند. با توجه باین نکات میتوان گفت که خصیصه قابل پیش بینی بودن حادثه درینجا اثر خود را از دست میدهد زیرا در برخی موارد از مدتها قبل اعتصاب پیش بینی میشود و بدلائلی که باز گفته شد مقاومت با آن غیرممکن است، شاید بتوان گفت در مراکز صنعتی که سندیکا‌های کارگری قوی هستند تنها غیرقابل مقاومت بودن با اعتصاب است که دلیل مثبت فرس ماژور را تشکیل میدهد ولو آنکه از مدتها قبل قابل پیش بینی بوده است.

همچنین بخرابکاریهایی که احياناً در اعتصابها رخ میدهد باید توجه کرد؛ چنانچه خرابکاری قابل پیش بینی و مقاومت نباشد باز از موارد فرس ماژور خواهد بود.

۲- د - مداخله قدرت عمومی - در برابر تصمیمات ناشی از امر و عمل قدرت حاکم

مقاومت غیرممکن است.

بنا بر این مورد از موارد فرس ماژور خواهد بود. در مورد حمل و نقل انحصاری که متصدی موظف است تعهداتی را حتماً قبول کند و انجام دهد ولو آنکه تعرفه

حمل و نقل و قیمت آن بموجب تصمیم دولت تقلیل یافته باشد، بموجب روش قضائی فرانسه از موارد فرس ماژور محسوب نمیگردد بدین استدلال که: هر چند اجرای تعهد سخت مشکل است اما غیر ممکن و غیر قابل مقاومت نیست.

برعکس مصادره و توقیف مال التجاره در جریان حمل و نقل بوسیله اداره مسوول متصدی را از تعهد به تسلیم آن بمرسل الیه معاف میدارد. بدون شک در برخی از موارد مصادره غیر قابل پیش بینی نیست اما غیر قابل مقاومت است و متصدی را از آن گریزی نیست، درین گونه موارد ارسال کننده از اداره مسوول غرامت خواهد خواست.

از جمله مواردی که مداخله قدرت عمومی ممکن است، تحویل کالا بگمرک و ترخیص آنست. در طی این مدت ممکن است کالا تلف شده و یا ناقص گردد چنانچه متصدی حمل و نقل درین مورد تقصیری نکرده باشد گمرک مسوول خواهد بود ماده بیست و سوم لایحه قانونی تعرفه گمرکی مصوب ۲۴ اردیبهشت ۱۳۳۲ مقرر میدارد « هرگاه کالا بیکه بگمرک تحویل شده است به علت عدم مراقبت مامورین گمرک مفقود و یا در نتیجه مسامحه و اهمال آنها خسارت بان وارد آید در صورت فقدان کالا بهای تمام شده آن در صورت خسارت دیدگی غرامتی معادل میزان خسارت وارده از طرف گمرک بصاحب مال پرداخت خواهد شد، مگر در مواردیکه فقدان یا خسارت ناشی از کیفیت خود کالا یا بدی باربندی یا انقلابات جوی، و یا سوانح طبیعی و یا قوه قهریه باشد... »

۲ - ۵ - عمل شخص ثالث - عمل شخص ثالث در صورتی متصدی را از مسوولیت معاف میدارد که:

غیر قابل پیش بینی و مقاومت بوده و علت منحصر خسارت باشد.

فرض دزدی یکی از فروض این مسأله است اما طبعاً حالتیکه دزدی با طرح و دستور متصدی انجام یابد نمی تواند مورد بحث باشد زیرا دزدی در این مورد مسوولیت را متوجه شخص متصدی میکند. راه حل در مورد دزدی همانست که راجع به غارت در زمان جنگ گفته شد. چنانچه در راهی دزدی زیاد صورت گیرد صرف شیوع آن نمیتواند عذری برای متصدی باشد بلکه در این حالت وی موظف است که مستحفظان کالا را تقویت کند و احتیاط لازم را برای جلوگیری از تکرار عمل سرعی دارد. در صورتی که دخالت شخص ثالث در حمل و نقل لازم باشد چنانچه در نتیجه عدم مهارت خسارتی وارد آورد چون از جانب متصدی بکارگمارده شده و وی موظف بوده است که در اینمورد دقت کند و مسأله نیز قابل پیش بینی بوده مسوول است همچنین است در مورد تعدی و تفریطی که مامور متصدی بدان دست می یازد. حکم شماره ۸۰۵ - ۲۵/۴/۳۹ شعبه ۴ دیوان کشور همین نظر را تأیید میکند: « حیف و میل شدن محمولات کامیون از ناحیه راننده آن از اموری نیست که مشمول ذیل ماده ۳۸۶ قانون تجارت قرار داده شود، بلکه تقصیری هست که براننده نسبت داده شده و بایستی با توجه بمدلول ماده ۳۸۸ قانون مزبور حکم قضیه صادر شود »

چهار - نتیجه اجتماع علت معافیت و تقصیر متصدی

۲۲ - معافیت متصدی از هر گونه مسوولیت هنگامی امکان پذیر است که یکی از علل سه گانه معافیت مذکور در فوق علت مستقیم و منحصر خسارت وارد بکالا باشند.

چنانچه علاوه بر وجود یکی از علل معافیت، تقصیری هم از جانب متصدی وجود پیدا کرده باشد، گاه مسوولیت کلاً و زمانی بعضاً متوجه متصدی خواهد شد.

در مورد فرس ماژور پیشتر هم گفته شد که چنانچه حادثه پس از مدت معین در قرارداد حمل و نقل پیش آمده باشد - یعنی هنگامیکه مطابق قرارداد میبایست تعهد انجام یافته می بود - متصدی مسوول خسارات وارده خواهد بود. در اینجا همه مسوولیت بر عهده متصدیست. گاه ممکن است بخشی از این مسوولیت متوجه وی باشد و آن هنگامیست که در اثر فرس ماژور خسارتی بکالا وارد آمده است. این خسارت را متصدی جواب نخواهد گفت اما چنانچه خسارت در اثر اهمال و تأخیر در تسلیم تشدید گردد متصدی مسوول خسارت اضافی خواهد بود.

راجع به تقصیر ارسال کننده که علت معافیت متصدیست خاطر نشان میکنیم که چنانکه علاوه بر آن تقصیر، از جانب متصدی نیز تقصیری وجود یافته باشد که بدون آن اصولاً خسارتی پدید نمی آمد، قاعده متصدی مسوول خواهد بود. اما اگر هر یک تا اندازه ای در خسارت دست داشته اند مسوولیت بین آنان به نسبت تقصیرشان تقسیم خواهد شد.

در مورد عیب ناشی از کیفیت خاص کالا چنانچه در اثر اطلاع غیر صحیح متصدی راجع بمدت حمل کالا، به ارسال کننده خسارت وارد آمده باشد متصدی مسوول کلیه خسارات خواهد بود؛ اما اگر نقص کالا در اثر عیب ناشی از خود مال التجاره بوده لیکن در اثر تأخیر در تسلیم تشدید شده باشد در این مورد مسوولیت بین آنها تقسیم میگردد.

همچنین بر طبق ماده ۳۸۱ «اگر عدل بندی عیب ظاهر داشته و متصدی حمل و نقل مال را بدون قید عدم مسوولیت قبول کرده باشد مسوول آواری خواهد بود»

بخش دوم - مسوولیت قراردادی متصدی حمل و نقل

۲۳ - کلیات - بر طبق ماده ۲۲۱ ق. م. متعهد هنگامی مسوول است که جبران خسارت یا بموجب قانون و عرف موجب ضمان باشد و یا آنکه در عقد بجز بران خسارت تصریح شده باشد. مسوولیت قانونی و عرفی را باختصار در بخش اول بررسی کردیم و اکنون بی بحث درباره مسوولیت قراردادی می پردازیم.

نکته ای که در خور تأمل است اینست که بر طبق اصل آزادی در معاملات که مورد قبول قانون مدنی در ماده ۱ قرار گرفته است «قراردادهای خصوصی نسبت بکسانی که آنرا منعقد نموده اند در صورتیکه مخالف صریح قانون نباشد نافذ است» برین پایه متصدی حمل و نقل و ارسال کننده کالا میتوانند در مورد خساراتی که احتمالاً پدید می آید هر گونه قید و شرطی را ضمن قرارداد خود بیاورند، ممکن است متصدی مبلغی بیش از آنچه با توجه

بقیمت کالا باید بارسال کننده بپردازد بوی بدهد و نیز ممکن است بر عکس مبلغی بسیار کمتر از آنچه باید بدهد بپردازد. نکته‌ای دیگر که پیش می‌آید. اینست که آیا ممکن است متصدی هر گونه مسوولیتی را از خود سلب کند و چنانچه دارای قدرت بود و شرایط را یک طرفه تعیین میکرد آیا میتواند ضمن شرایط خود شرط عدم مسوولیت را هم قرار دهد یا نه ؟ و اگر چنین کرده بود چه باید کرد ؟

در ذیل ضمن دو بند راجع باین مسائل بطور اختصار سخن می‌گوئیم .

بند اول - شرط مسوولیت محدود متصدی حمل و نقل و شرایط آن .

بند دوم - شرط عدم مسوولیت .

بند اول - شرط مسوولیت محدود متصدی حمل و نقل و شرایط آن

۲۴ - طرفین یک قرارداد میتوانند هر ترتیبی که بخواهند برای جبران خسارت در قرارداد متذکر شوند و مثلاً خسارت را بصورت وجه التزام یا شرط جزا قرار دهند باین ترتیب که در صورت تخلف از انجام تعهد متخلف مبلغی معین بپردازد ولو آنکه خساراتی هم متوجه طرف مقابل نشده باشد. ماده ۳۳ قانون مدنی مقرر میدارد که « اگر در ضمن معامله شرط شده باشد که در صورت تخلف متخلف باید مبلغی بعنوان خسارت تادیه نماید حاکم نمی‌تواند او را به بیشتر یا کمتر از آنچه که ملزم شده است محکوم کند. »

یعنی حاکم نمی‌تواند متخلف را به پرداخت مبلغی بیشتر (در صورتیکه خسارت بیشتر باشد) و یا کمتر (در صورتیکه خسارت کمتر از وجه التزام باشد) محکوم کند .

ذیل ماده ۳۸۶ قانون تجارت مقرر میدارد که « قرارداد طرفین میتواند برای میزان خسارت مبلغی کمتر یا زیادتر از قیمت کامل مال التجاره معین نماید »

و ماده ۳۷۸ در مورد خسارت ناشی از تأخیر تسلیم یا نقص چنین می‌گوید « خسارت مزبور نمیتواند از خساراتی که ممکن بود در صورت تلف شدن مال التجاره حکم بآن شود تجاوز نماید مگر اینکه قرارداد طرفین خلاف این ترتیب را مقرر داشته باشد »

ملاحظه میشود که بر طبق قانون مدنی و خصوصاً قانون تجارت شرط محدود کننده مسوولیت صحیح و نافذ است . این شروط ممکن است بدو صورت در قرارداد مذکور افتد .

اولاً : متصدی میزان مسوولیت خود را در رقم معین تثبیت میکند . یعنی طرفین توافق میکنند که در صورت عدم انجام تعهد یا تأخیر تسلیم و یا نقص کالا متصدی مبلغ معینی بپردازد . باین ترتیب صاحب حق گاهی به بیشتر و زمانی بمساوی یا کمتر از حق خود میرسد .

ثانیاً : متصدی برای هر واحد از کالا مبلغی تعیین میکند که در صورت آسیب دیدن و یا گم شدن آن به بپردازد ، در این صورت برای گم شدن یا آسیب دیدن و نقص هر کیلوگرم از مال التجاره یا توپ پارچه و امثال اینها مبلغی معین و ثابت خواهد پرداخت .

و نیز ممکن است متصدی حمل و نقل با دریافت مبلغی اضافه بر نرخ عادی کرایه مسئولیت موارد استثنائی و نیز جبران خسارت را در موارد معافیت خود بعهده بگیرد.

شرایط صحت این شروط

۲۵ - شروط محدود کننده مسئولیت متصدی بایستی شرایطی دربر داشته باشند تا صحیح و نافذ باشند.

اولاً: اینگونه شروط باید مورد قبول طرف قرار گرفته باشند معمولاً چون این شروط بیشتر از طرف متصدیان ابراز و پیشنهاد میشوند بنابراین طرف مقابل ارسال کننده خواهد بود درین گونه موارد دلیل بعهده متصدیست یعنی اصل بر عدم وجود اینگونه شروط محدود کننده مسئولیت میباشد.

ثانیاً: شرط محدود کننده مسئولیت بایستی مبلغی را که با ارزش کالای محمول متعادل باشد معین کند چنانچه رقم تعیینی بسیار ناچیز باشد تا بدانجا که بتوان گفت اصولاً مبلغی تعیین نشده است، درحقیقت بحث از صحت و عدم صحت شرط عدم مسئولیت پیش میآید که راجع بان از این پس گفتگو خواهد شد.

ثالثاً: شرط مسئولیت محدود متصدی هنگامیکه متصدی مرتکب تقصیر سنگین شده باشد اعمال نخواهد شد (از تقصیر سنگین در بحث شرط عدم مسئولیت اندکی سخن خواهیم گفت) در اینگونه موارد ارسال کننده کالا ولو آنکه دو شرط قبل موجود باشد نسبت به جبران تمام خسارت وارد ذیحق است. در واقع شرط محدود کننده مسئولیت از اصل برای چنین حالتی وجود نداشته است.

رابعاً: قبلاً باید قیمت کالا اعلام شده باشد. بر اساس قیمت کالا است که متصدی حداکثر جبران خسارت را پیشنهاد میکند. چنانچه قیمت کالا اعلام نشده باشد شرط قابل اعمال نخواهد بود. زیرا قیمت کالا است که مبلغ تعیینی در برابرش قرار میگیرد و وقتی قیمت کالا معلوم نباشد مورد معامله معلوم و معین نیست و بنا بر این درین قسمت قرارداد باطل است و قابل اجراء نیست.

چند نکته

۲۶ - هنگامیکه شرائط مذکور در فوق حاصل گردید متصدی میتواند از شرط محدود کننده مسئولیت خود استفاده کند و بیش از میزان معین چیزی بعنوان جبران خسارت نپردازد.

اعمال شروط محدود کننده مسئولیت در صورتیکه بطور مطلق نباشد خود بخود نیست بلکه باید وجود خسارت ثابت شود یعنی اگر در قرارداد ذکر نشده باشد که بطور کلی در صورت تأخیر تسلیم (ولو خسارتی وارد نیامده باشد) متصدی باید مبلغی بپردازد. بایستی ثابت گردد که درین مورد خسارتی وارد آمده است، چنانچه برای موردی خاص شرط محدود کننده مسئولیت قرار داده شده باشد در مورد دیگر قابل اعمال نخواهد بود بدین معنی که

چنانچه شرط مربوط به خسارت تاخیر تسلیم است متصدی نمیتواند در مورد نقص یا تلف کالا بدان استناد جوید.

بند دوم - شرط عدم مسئولیت .

۲۷ - شرط عدم مسئولیت عبارتست از اینکه « بموجب قرارداد یکی از طرفین قرارداد قبول کند که طرف دیگر مسوول خسارتی که احتمالاً با و وارد خواهد کرد نباشد. عبارت دیگر زیان بیننده احتمالی قبل از ایجاد خسارت حق مطالبه جبران آنرا از خود سلب کند ». (۱)

نیازمندیهای اقتصادی و اجتماعی و همچنین ایجاد شرکت های بزرگ حمل و نقل با قدرت فراوان موجب شده است که مدیران این شرکتها در شرائط عمومی خویش عباراتی را درج کنند که بموجب آنها پاسخگوی خسارات بطور محدود باشند و یا آنکه بطور کلی هیچگونه خسارتی نپردازند. قسمت اول یعنی محدودیت جبران خسارت که تقریباً همان شرط جزا و یا وجه التزام است از لحاظ اصولی مورد بحث مخالف نیست و چنانچه شرایطی که یاد شد در آن جمع باشد قابل قبول و اعمال است.

اما درینکه آیا میتوان در قرارداد شرط کرد که متصدی بهیچوجه مسوول خسارات وارد نباشد بحث است.

در این خصوص در ایران روش قضائی در دست نیست و معلوم نیست که دادگاهها آیا با این مساله مواجه شده اند و در صورتیکه مواجه گشته اند آنرا در مورد مسئولیت ناشی از قرارداد چگونه حل کرده و میکنند.

یکی از مولفان حقوقی مدنی ایران در دو مورد راجع بشرط عدم مسئولیت باختصار بحث کرده اند. یکی در مورد رفع مسئولیت از لحاظ ضمان درک در عقد بیع و دیگری در مورد بحث کلی راجع بتعهدات و پیش بینی عدم مسئولیت در صورت ورود خسارت در قرارداد بدین بیان :

الف - رفع مسئولیت با یع نسبت بضمان درک در عقد بیع « با یع میتواند نسبت بقسمتی از مبیع تعهد بضمان درک نماید و نسبت بقسمت دیگر رفع مسئولیت از خود کند و یا از ضمان درک تمام مبیع تبری نماید. تعهد مزبور بدستور ماده (۱۰) قانون مدنی الزام آور است. از نظر تحلیل حقوقی در تعهدیکه رفع مسئولیت درک در آن شده است متبایعین قرار میدهند که در صورت مستحق للغير برآمدن تمام مبیع یا قسمتی از آن مقداری از ثمن که در مقابل بیع باطل قرار میگیرد بدون عوض و مجاناً متعلق ببایع باشد » (۲)

ب - رفع مسئولیت از خسارت وارد در صورت تخلف - « همچنانکه طرفین

۱ - دکتر افشار، مقدمه حقوق تطبیقی، چاپ سوم. ص ۱۱۳

۲ - دکتر امامی، حقوق مدنی، ج ۱. ص ۳۷۳

میتوانند در عقد، خسارت را بصورت وجه التزام پیش‌بینی نمایند، میتوانند رفع مسئولیت از خسارت وارده را در صورت تخلف از متعهد نمایند، زیرا خسارت حقی است مالی و صاحب حق میتواند از آن صرف نظر نماید...» (۱) بنا براین بنظر ایشان شرط عدم مسئولیت اولاً مطابق ماده ۱۰ قانون مدنی چون مخالف صریح قانون نیست نافذ است و دلیل اینکه مخالف قانون نیست اینست که نصی در اینمورد خلاف آنرا نیاورده است. مضافاً اینکه در قانون راجع بوجه التزام و تعیین مبلغ خسارات از پیش بمیزان کمتر بایشتر از مقدار واقعی خسارت نص خاص در صحت بودنش داریم و نیز نتیجه این شرط صرفنظر کردن حقی بایست وسیله یکی از متعاهدین و از حق مالی میتوان صرفنظر کرد.

۲۸ - چنانچه این استدلال را در مورد قراردادهای خصوصی که بین دو طرف که دارای شرایط مساوی از لحاظ قدرت اقتصادی هستند بپذیریم و آنرا در امور مدنی صحیح بدانیم آیا میتوانیم در امور تجاری نیز آن را بپذیریم؟ امروز بنگاههای حمل و نقل دارای قدرت فراوان هستند و هرگونه تصمیمی که در این سنخ موارد اتخاذ کنند بدون چون و چرا باید از طرف مشتریان بنگاه قبول گردد تنها راهی که برای ارسال کننده وجود دارد عدم تسلیم بشرايط و در نتیجه رد قرارداد حمل و نقل است. در صورتیکه بنگاه حمل و نقل در مورد خاص و یا در راه مخصوص انحصاراً عمل کند در حقیقت این اختیار هم برای ارسال کننده وجود ندارد. باین مطلب هم باید توجه کرد که قات متصدیان حمل و نقل خود در واقع نوعی انحصار ناقص است و بهر حال ازین اختیار ارسال کننده در قرارداد میکاهد با وجود این کیفیات آیا میتوان گفت که ارسال کننده چنانچه بشراط کردن نهد بطیب خاطر از حق مالی خود صرفنظر کرده است و این قرارداد موافق با اصول کلی حقوقی و اصل آزادی اراده متعاملین در عقد قرارداد است؟

۲۹ - ذیلاً به بیان نظرات طرفداران و مخالفان شرط عدم مسئولیت اشارتی میکنیم و در یکی دو موارد این نظرات را با قواعد و قوانین ایران مقایسه مینمائیم و نتیجه بسیار کلی ای که در عین حال نمیتوان نتیجه اش خواند از مجموع این نظرات خواهیم گرفت

موافقان شرط عدم مسئولیت معتقدند «آزادی وسیعی که طرفین در تنظیم شرایط قرارداد دارند بآنها اجازه میدهد که در خصوص آثار یک قرارداد با عملی که احتمالاً در آتی واقع خواهد شد هر نوع مقتضی بدانند توافق نمایند» (۲) در حقوق ایران این استدلال را با توجه بماده ۱۰ و اصل آزادی اراده میتوان توجیه کرد و گفت بستن قرارداد با این شرط از سنخ قراردادهای خصوصی است که مخالف صریح قانون نیست پس نافذ است و حتی ذیل ماده ۳۸۷ قانون تجارت ایران در مورد خسارات ناشی از تأخیر تسلیم یا نقص مال التجاره تلویحاً بدین مطلب اشاره میکند بدین بیان که: «... خسارات مزبور نمیتواند از خساراتی که ممکن بود در صورت تلف شدن تمام مال التجاره حکم

۱ - دکتر امامی، حقوق مدنی، ج ۱. همان ص ۲۴۷

۲ - دکتر افشار، مقدمه حقوق تطبیقی، ص ۱۱۴

بآن شود تجاوز نماید مگر اینکه قرارداد طرفین خلاف این ترتیب را مقرر داشته باشد « از جمله خلاف این ترتیب میتوان استنباط کرد که میشود خسارات را با درج شرط عدم مسئولیت (خلاف ترتیب مذکور در ذیل ماده ۳۸۷) قابل مطالبه ندانست.

مخالفتان عقیده دارند که «اگر طرف تعهد مسئولیتی در انجام تعهد خود نداشته باشد اجرای قرارداد برای او امر دلخواهانه‌ای خواهد شد و در واقع با وجود این شرط قراردادی باقی نخواهد ماند» (۱)

«بعلاوه حقوقدانانی که برای علت اهمیت بسیاری قائلند شرط عدم مسئولیت را منافی علت تعهد یکی از طرفین و بالنتیجه مانع انعقاد قرارداد میدانند» (۲)

همچنین موافقان، شرط عدم مسئولیت را با شرط جزا و وجه التزام مقایسه میکنند بدین بیان که «وقتی شرط جزا قانوناً شناخته شده و صحیح باشد و طرفین یا یکی از آنها بتواند حد خسارت قابل مطالبه ناشی از یک قرارداد را قبل از ایجاد آن خسارت یعنی در موقع تنظیم قرارداد آزادانه تعیین کنند شرط عدم مسئولیت هم نباید اشکالی داشته باشد چه شرط عدم مسئولیت همان شرط جزا میباشد که مبلغ آن بصفر رسیده است» (۳)

«مخالفتان استدلال فوق را قبول ندارند و شرط جزائی را که مبلغ آن هیچ باشد شرط جزا نمی‌شناسند.» (۴)

هر چند استدلال باینکه صفر در میان اعداد، از منهای بی نهایت تا باضافه بی نهایت، مقام شامخی دارد، در حد خود جالب است اما متن قانون مدنی و قانون تجارت ما هر دو از مبلغ سخن میگویند یعنی «مبلغی کمتر یا بیشتر از قیمت مال التجاره» و صفر را عرفاً مبلغ نمی‌شناسند.

دلیل دیگری که موافقان بیان میدارند «مقایسه شرط عدم مسئولیت با بیمه است (۵) درین مقایسه ذینفع که شرط عدم مسئولیت بنفع اوست - یعنی مقصدی - بمنزله بیمه گذار است و حق بیمه در حقیقت تخفیفی است که در اجرت حمل و نقل قائل شده و یا تسهیلی است که فراهم کرده است و یا بالاخره قدرتی است که در اتخاذ تصمیم دارد و برای آن ارزش تعیین کرده است. طرف مقابل یعنی ارسال کننده که ازین تخفیف استفاده میکند بیمه گر تلقی میگردد.

مخالفتان میگویند «در بیمه خسارت زیان دیده از بین نمی‌رود ولی بجای آنکه مباشر عمل آنرا بپردازد بیمه گر آن را جبران میکند و حال آنکه در شرط عدم مسئولیت خسارت زیان دیده بدون جبران باقی میماند.» (۶)

اگر بدیده تحقیق بنگریم این ایراد چندان پرمایه بنظر نمی‌رسد زیرا هنگامی که خسارتی وارد میشود در حقیقت در کل دارائی موجود در کشور نقصانی پدید آمده است چه فرق میکند که این نقصان از صندوق بیمه گری یعنی شرکت بیمه برداشته شود و یا از کیسه ارسال کننده کالا خارج گردد در هر دو صورت نتیجه یکی خواهد بود.

۳. - روش قضائی کشورها درین مورد متفاوت است امروز در فرانسه دیوان کشور اصولاً شرط عدم مسوولیت را قبول نمی کند اما روش قضائی بلژیک در اثر توجه بمقتضیات اقتصادی شرط عدم مسوولیت را اصولاً در مورد متصدیان حمل و نقل غیر انحصاری قبول کرده است. حقوق انگلیس این شرط را در تمام موارد صحیح میداند و بعکس حقوق اتازونی درج این شرط را بنفع متصدیان حمل و نقل در قرارداد بطور کلی ممنوع کرده است.

اصولاً شرط عدم مسوولیت به نفع موسساتی که از مزایای انحصار قانونی استفاده میکنند نتیجه جالبی در بر نخواهد داشت و «بعلاوه حتی در کشورهای که اصولاً شرط عدم مسوولیت پذیرفته شده است با سوه نیت و یا تقصیر سنگین نمیتوان از شرط مزبور استفاده کرد و بطور کلی تقصیر شغلی و تقصیری را که برای مرتکب مستلزم نفع مادی باشد و یا تقصیری را که مشمول یکی از مقررات کیفری باشد بعنوان تقصیر سنگین معرفی مینمایند» (۱) مقصود از تقصیر شغلی، تقصیری است که مربوط بحرفه و شغل متصدی حمل و نقل است. از متصدی بطور عادی انتظار میرود که برخی مسائل فنی را رعایت کند. مثلاً وقتی مال التجاره ای باو تسلیم شده ومدتی هم برای حملش تعیین نشده است چنانچه وی این کالا را هنگام زمستان که برخی از راههای شمال ایران مسدود میشود بمقصد شمال حمل کند و در راه گرفتار برف و بوران و کولاک و یا انسداد راه گردد و کالا از میان برود ولو آنکه معتقد بصحت شرط عدم مسوولیت باشیم نمیتوانیم این متصدی را معاف بدانیم همچنین هنگامیکه متصدی در مورد خسارت تأخیر تسلیم شرط عدم مسوولیتی بنفع خود کرده است چنانچه باوجود امکانات و شرایط از حمل این کالا خودداری کند و کالای دیگری از رقیب ارسال کننده اولی برای همان مقصد با کرایه ای دو برابر قبول کند و بجای کالای اول این کالا را حمل کند مسلماً مسوول خواهد بود و نیز هنگامیکه متصدی در راهها مثلاً دستور ننداردن و یا تخلف از مقررات راهنمایی را داده است و بالنتیجه کالا آسیب دیده و یا کامیون واژگون گشته و مال التجاره تلف شده است چون برخلاف مقررات رفتار کرده است مسوول خواهد بود.

۳۱ - نتیجه - آنچه راجع به قبول یا عدم قبول شرط عدم مسوولیت در حقوق ایران میتوان گفت اینستکه اگر قبول کنیم حقوق یک کشور قواعد و مقررات خود را با توجه باوضاع و احوال اجتماعی مملکت باید اعمال کند و چنانچه مفهوم اوضاع و احوال اجتماعی را آن چنان تسری دهیم که شامل همه مسائلی که با اجتماع مربوط است از جمله روحیه و طرز تفکر مردم، طرز برخورد آنها با مسائل و قواعد و مقررات و درک مفاهیم آمره و ناهیه، گردد با توجه باینکه: هنوز از لحاظ اقتصادی لزوم شرط عدم مسوولیت چندانکه باید و شاید احساس نشده است.

و نظر به عدم همکاری که بین ارسال کنندگان، یعنی کسانی که از شرط عدم مسوولیت زیان می بینند موجود است.

۱ - دکتر افشار، مقدمه حقوق تطبیقی. ص ۱۱۵

و نظر به قدرتی که قاعده^۲ هم اکنون و پس ازین تاملاتی که اقتصاد کشور رونق بیشتری بیاید متصدیان حمل و نقل کسب کرده و میکنند و نظامی صحیح که بتواند جلوگیری تعدیات احتمالی آنان باشد با دریغ و درد انسان که باید وجود ندارد و با توجه باینکه : مردمان کشور ما خرد و کلان ، کوچک و بزرگ قانونگذارند و از لحاظ عدم توجهی که وجود دارد حاضر نیستند تابع قانون و مقررات واحد باشند .

شاید بتوان گفت : قبول شرط عدم مسوولیت باین آسفتگی دامن خواهد زد و درعین حال پس از قبول این شرط و درج آن در قراردادهای حمل و نقل گسیختگی در نظام اقتصادی کشور روی خواهد داد زیرا متصدیان حمل و نقل بدون هیچگونه ترس و وحشتی از قرارداد تخلف میکنند و شرط عدم مسوولیت را سپر قرار میدهند (و این نکته با توجه بآنچه قبلاً گفتیم قابل قبول است) برین اساس چنانچه در کارهای تجاری سرعت و اطمینان را شرط پیشرفت بدانیم بدون تردید این شرط بشوریدگی کارها کمک خواهد کرد .

در این راه حمل که گفتیم صرف نظر از کلیه استدلالهای حقوقی و قانونی که از پیش بدانها اشارت شد جنبه اجتماعی قضیه نیز مورد نظر است زیرا معتقدیم که : حقوق درعین آنکه واقعیات و آنچه را هست تحت نظم درمیآورد باید آنچه را نیست و میتواند نباشد برصده وجود نیاورد و از این راه برشد اجتماعی و اخلاقی مردم کمک کند .