

چندین قرن نظر قضائی دادرسان فرانسه از این معنی فراتر رفته بود ولی در این دوره بملاحظه تحولات و تغییرات مهم امور اجتماعی و اقتصادی که از اکتشافات و اختراعات علمی بدیع بروز کرده و در رك و ریشه جامعه تأثیر کرده و مخصوصاً بانوجه سرمایه های گزاف که در بنگاههای صنعتی فراهم آمده آن رویه را دیگر مناسب ندیدند و چنین پنداشته اند که قاعده مسئولیت بآن کیفیت که معمول و مجری بود دیگر مفید نیست و لازم دیدند دامنه آن معنی را وسیع تر سازند تا خسارت وارد شده بهتر جبران پذیر شود و شامل موردی نیز گردد که تقصیری در میان نباشد خواه خسارت ناشی از چیزی باشد که متعلق بیک نفر باشد یا بسبب خسارت موضوعی باشد که منافع آن جماعتی را مستفید کند. و بدین نحو قاعده نو بنیاد کردند و آنچه مبنای مسئولیت آن مستند بفاعل شخص و تقصیر

او بود مبتنی بر استفاده و مالکیت قرار دادند خواه تقصیر در میان باشد یا نباشد. و بلکه حق را از وجهه شخصی بوجهه دیگر نقل دادند.

باری ذکر این مقدمات عمده برای آن بود که مسئله پایه و بنیاد حق موضوعی است که بحث در آن برای کارکنان کشور که اهل تصمیم اند بویژه قانون گزاران و دادرسان از چیزهای سودمند بلکه لازم بشمار میآید و باید بانظر دقیق در آن تأمل نمایند.

و اما این اصل و بنیاد خود چیست و آن اساسی که محققین در رأس همه قواعد قرار داده اند کدام است موضوعی است مبسوط که محتاج است به بنیانی دیگر و بحثی است جدا گانه که چون در این مختصر نمی گنجید بدان نپرداختیم و امید است موقعی دیگر بباره آن مطالب مربوط به آن اشاره شود. ج اخوی

## عقود تجاری

### مسئله انتقال خطر

اینکه سفارش تاجر ایرانی بتاجر انگلیسی رسد بیع منعقد نمی شود.

ضمناً تاجر انگلیسی بایستی پس از تهیه پارچه آنرا بمقصد تاجر ایرانی حمل نماید. بدیهی است برای تعیین زمان انعقاد بیع بایستی اراده طرفین را در نظر گرفت و باید فهمید چه موقعی میخواستند واقعاً عقد منعقد شود و مالکیت کالا از فروشنده بخریدار منتقل گردد؟ حل این موضوع در صورتیکه در خود عقد شرایطی برای آن قائل شده باشد کاملاً آسان است زیرا مثلاً تاجر ایرانی قبلاً شرط می کنند که موقعی مالکیت بار منتقل میشود که پارچه بخرمشهر رسیده باشد یا تاجر انگلیسی شرط میکنند که به مجرد بار بندی

سابقاً گفتیم که خطر یکی از مسائلی است که در عقود تجاری حائز کمال اهمیت بوده و عموماً تجار سعی می کنند که با وسایل مختلفه خطر را جزئاً یا کلاً محدود نمایند و با اینکه سابقاً راجع این مسئله بحث کرده ایم مع هذا بطور خلاصه آنرا یاد آورد شده و اصولی را که تجار برای محدودیت خطر متوسل میشوند تشریح نمائیم.

رای روشن شدن مطلب باید فرض کرد مثلاً یکی از تاجر ایرانی مقداری پارچه یکی از تاجر انگلیسی سفارش میدهد که در خرّمشهر تحویل نماید.

باید دانست چه موقعی مالکیت پارچه ها به تاجر ایرانی انتقال مییابد تا بتوان مسئله خطر را حل نمود زیرا مجرد

و ارسال مالکیت از او منتزع و به خریدار انتقال پیدا میکند .

بهر تقدیر اصولاً تحمل خطر بر عهده شخص مالک و مشارالیه است که باید در صورت نقصان یا تلف از عهده غرامات و خسارات حاصله برآید . برای تعیین زمان حقیقی انتقال بیع و بالتبع نتیجه تعیین متحمل خطر طرفین متوسل بیک سلسله شرایطی میشوند که مهمترین آنها را در اینجا ذکر میکنیم :

۱- عقد F.A.B (مالخص Franco à lord) در این نوع عقد تسلیم شیئی جزء لاینجزی خود عقد است باین معنی که موقعی مالکیت ضمن خریدار انتقال مییابد که کالای مورد عقد بدست خریدار رسیده باشد . منتهی اصطلاح ( دست خریدار) اصطلاح عامی است که عموماً از معنی حقیقی خود عدول کرده و موارد مخصوص بخود پیدا میکند مثلاً ممکن است که کالای مورد بیع تحویل انبار اداره گمرک شده و معیناً از لحاظ قضائی «انبار گمرک» دست خریدار تنفی کردن یا اینکه کالا در یکی از بنادر کشور خریدار پیاده شده و همان عمل تحویل و تحول بار کشتی دست خریدار محسوب شود . بهر حال در شرط فوق موقعی خریدار مالک قانونی است که کالای مورد سفارش بکشتی مأمور حمل کالا تحویل شود در این بیع علاوه بر شرط فوق شرایط مکمل دیگری موجود است که فروشنده را متعهد مینماید که کشتی تجاری تهیه کرده و کالا را بوسیله آن بمقصد ارسال نماید همچنین فروشنده مجبور است که کالای فرستاده را بنابر توسط یکی از کاپانیهای بیمه بیمه نماید .

۲- عقد Franco à port de destination - شرایط این بیع بطور کلی بر خلاف شرایط بیع F.A.B است باین معنی در عوض اینکه بمجرد تسلیم کالا بکشتی باربری مالکیت آن به خریدار منتقل شود موقعی این عمل انجام میگردد که کالای مورد بحث به یکی از بنادر کشور تاجر خریدار رسیده و تحویل شده باشد . در این فرض بجای

اینکه تاجر ایرانی بمجرد تسلیم پارچه یکی از کشتی های مأمور حمل و نقل انگلیسی مالک تلقی شود موقعی مالکیت بار انتقال مییابد که پارچه ها بخرمشهر رسیده باشند . ۳- بعضی مواقع ممکن است در کشور بتوسط راه آهن بیک دیگر مرتبط شده باشند و داد و ستد تجاری آنها بتوسط همان راه آهن انجام شود . در این مورد شرط مندرجه در عقد بیع باسم Franco aur w agun نامیده میشود در این فرض زمان انعقاد بیع و مخصوصاً تسلیم کالا از لحاظ حقوقی به خریدار موقعی است که آن کالا در یکی از قطارهای شهر فروشنده بمقصد خریدار حمل شود .

نتیجه مهمی که از شرایط نامبرده گرفته میشود مسئله خطر و خسارتی است که ممکن است در جریان مدت تسلیم کالا پیش بیاید فرض کنیم که کالای مورد معامله در جریان مسافرت تلف یا ناقص شده باشد .

چنانکه گفتیم طبق اصول کلی خسارت همیشه متوجه مالک است بنا بر این در صورتیکه شرط F.A.B مندرج در عقد بیع باشد بمحض اینکه پارچه ها از طرف تاجر انگلیسی یکی از کشتی های باربری بعنوان و مقصد تاجر ایرانی حمل گردید خسارت تلف یا نقصان عهده تاجر اخیر الذکر خواهد بود بالعکس در شرط دوم خسارت بمعده تاجر انگلیسی است زیرا شرط فوق دارای این نتیجه است که موقعی مالکیت پارچه ها بتاجر ایرانی انتقال پیدا میکند که آنها ببندر خرمشهر رسیده باشند .

در فرض اول یعنی شرط F.A.B تاجر ایرانی در صورت نقصان یا تلف میتواند بمقصدی حمل و نقل - صاحب کشتی - یا ناوسر مراجعه نموده و تقاضای جبران خسارات حاصله را بنماید مگر اینکه اشخاص نامبرده بالا طبق ماده ۳۸۶ قانون تجارت بتوانند ثابت نمایند که تلف یا کم شدن مربوط بجنس خود کالا یا مستند بقصد ارسال کننده یا مرسل الیه و با ناشی از تعلیماتی بوده که یکی از آنها داده اند و یا مربوط بحوادثی بوده که هیچ مقصدی مواظبی نیز نمیتوانست از آن جلوگیری نماید .

۵ - بیع روی کشتی معین یا کشتی که بعداً

تعیین می شود

این نوع عقد مخصوصاً در ایام جنگ و برای جلوگیری از خطرانی است که در این مواقع ممکن است متوجه کالای حمل شده بشود اولاً فرقی که مابین این دو نوع عقد بیع است این است که در نوع اول اسم کشتی که باید حاصل کالا باشد در عقد بیع تصریح شده در صورتیکه در نوع دوم هنوز کشتی معینی برای حمل کالا تخصیص داده نشده است منتها بمحض اینکه نام این کشتی از طرف فروشنده معین شد بایستی بلافاصله و قبل از تسلیم آنرا بخریدار اطلاع دهد.

اصول این عقد بیع همان است که در عقد بیع

با شرط *Grace à port de destination* مذکور شد باین معنی که در صورت تلف یا نقصان خسارت بمعهده فروشنده خواهد بود ولی وجه افتراقی که بین آنها موجود میباشد این است که در نوع اول علاوه بر اینکه فروشنده یعنی تاجر انگلیسی در صورت تلف یا نقصان مسئول خسارات وارده است بایستی مثل کالای تلف شده را مجدداً تهیه و بخریدار تسلیم نماید زیرا تلف مال التجاره واقع مسئولیت حقوقی فروشنده نخواهد بود و چون در عقد بیع نوع کالا و مخصوصاً تاریخ تسلیم آن عموماً قید میشود و فروشنده در اینگونه موارد قادر بتسلیم کالا در تاریخ معینه نیست خریدار میتواند مشارالیه را از لحاظ عدم اجرای شرایط مندرجه در عقد تعقیب کرده و علاوه بر اجبار به تسلیم مثل کالا خسارات وارده را چه از حیث تغییر قیمت و چه از لحاظ تأخیر تسلیم از او مطالبه نماید در صورتیکه در نوع دوم یعنی بیع با شرط (روی کشتی معین) این خطر مسئولیت بعدی در صورت تلف یا نقصان برای فروشنده موجود نخواهد بود.

دکتر مدنی

باین فرض مهذا تاجر ایرانی میتواند خسارات وارده را از کپانی بیمه که کالا بتوسط او بیمه شده است مطالبه نماید بدیهی است در اینصورت بایستی مقررات بین المللی حقوق دریائی را نیز ملحوظ قرارداد زیرا عموماً در اینگونه موارد کپانی های بیمه تمام خسارات وارده را بتاجر ذینفع پرداخته و فقط يك بیستم و گاهی يك دهم ارزش کالا را می بردازند.

۴ - شرط *C. I. F. یا C. A. F.* یکی دیگر از شرایطی که میتوان در عقد بیع مندرج نمود شرط *C. A. F.* است که ملخص *cout Frét assurance* میباشد که در انگلیسی بآن *C. I. F.* که ملخص *( cost - in surance )* است میگویند.

برای روشن شدن مطلب بایستی فرض کرد که عقد بیعی بین دو تاجر منعقد شده و محل تسلیم کالا را بندر کشور فروشنده تعیین می کنند - بدیهی است چنانکه دیدیم نتیجه این شرط این است که خریدار یعنی تاجر ایرانی بلافاصله مالک تلفی شده و بایستی علاوه بر تحمل خسارات وارده از حیث تلف یا نقص مخارج حمل و نقل و بیمه را بپردازد ولی شرط *C. A. F.* برای جلوگیری از نتایج حاصله شرط *F. A. B.* میباشد زیرا با اینکه تاجر ایرانی بلافاصله در موقع تسلیم کالا مالک آن تلفی میشود و بایستی مخارج مربوطه را عموماً بپردازد و معهد فروشنده یعنی تاجر انگلیسی طبق شرط نامبرده مابقی مخارج حمل و نقل و بیمه را بمعهده خود گیرد. بخباره دیگر مخارج حمل و نقل و بیمه جزء لاینجزی ثمن پرداخته شده بتاجر انگلیسی محسوب میشود. باوجود این باید ملاحظه کرد که نتایج حاصله از این شرط فقط محدود بهمین موضوع پرداخت مخارج است و اگر کالای تسلیم شده تلف یا ضایع شود خسارت آن متوجه خریدار یعنی تاجر ایرانی خواهد بود زیرا - به مجرد تسلیم مالکیت آن به مشارالیه منتقل شده است.