

قرارداد حمل و نقل زمینی داخلی در قانون تجارت ایران

مقدمه:

حمل و نقل یکی از ارکان مهم تجارت بوده و در حقیقت اسباب و وسیله کار بازرگانی به حساب می آید. بطوریکه بدون آن امر توزیع کالا و خدمات امکان پذیر نخواهد بود. امروزه توسعه تجارت در سطح داخلی و بین المللی مرهون پیشرفت و ترقیاتی است که در امر حمل و نقل ایجاد شده است. وسایل ارتباطی — که در حال حاضر موجودند — اقصی نقاط کره زمین را به یکدیگر نزدیک نموده و در مدت کوتاهی کالاها و محصولات صنعتی و کشاورزی را در اختیار اشخاص قرار میدهند. در زمانهای گذشته، حمل و نقل رشته مجزایی محسوب نمی شد. زیرا تجارت در آن دوره چندان پیشرفت نکرده بود. لذا، اغلب تجار، شخصاً مال التجاره خود را با وسائلی که تهیه می کردند به نقاط مورد نظر حمل می نمودند و با فروش آن، کالاها را مورد نیاز را خریده و

مجدداً برای فروش، به شهرهای دیگر می بردند. بطور مستقل مؤسسات و شرکتهای حمل و نقل وجود نداشتند و اگر اشخاصی متصدی امر حمل و نقل بودند، وسایل خود را در اختیار بازرگانان قرار میدادند. به این جهت قانون مدنی ایران — که قسمت اعظم آن از فقه اسلامی اتخاذ شده — در مواد ۵۱۶ و ۵۱۷، موضوع حمل و نقل را تحت عنوان اجاره متصدی حمل و نقل بیان نموده است. ماده ۵۱۶ قانون مدنی مقرر میدارد: «تعهدات متصدیان حمل و نقل اعم از اینکه از راه خشکی یا آب یا هوا باشد برای حفاظت و نگاهداری اشیائی که به آنها سپرده میشود، همان است که برای

امانت‌داران مقرر است. بنابراین در صورت تفریط یا تعدی، مسئول تلف یا ضایع شدن اشیائی خواهند بود که برای حمل به آنها داده می‌شود و این مسئولیت از تاریخ تحویل اشیاء به آنان خواهد بود».

ماده ۵۱۷: «مفاد ماده ۵۰۹ در مورد متصدیان حمل و نقل نیز مجری خواهد بود». در ماده ۵۰۹ قانون مدنی آمده است: «در اجاره حیوان ممکن است شرط شود که اگر موجر در وقت معین محمول را به مقصد نرساند مقدار معینی از مال الاجاره کم شود».

با توسعه روزافزون امر تجارت از یکطرف و اختراعات و اکتشافات جدید در زمینه وسائط نقلیه از طرف دیگر، موضوع حمل و نقل بطور کلی دگرگون شد. به نحوی که بجای استفاده از اسب، الاغ و شتر، امروزه از قطارهای سریع‌السیر، اتومبیل و هواپیما استفاده می‌شود و بجای کشتیهای باری و پاروئی کوچک، کشتیهای بخاری و موتوری عظیم در اقیانوسها و دریاها رفت و آمد می‌کنند. و در نتیجه توسعه روابط تجاری و ترقیبات صنعتی، مؤسسات حمل و نقل مستقلی تأسیس گردیده‌اند که رشته مخصوصی از تجارت را تشکیل میدهند.

بند (۲) از ماده (۲) قانون تجارت،

تصدی به حمل و نقل را، از راه خشکی یا آب یا هوا یا بهر نحوی که باشد، معاملات تجارتي محسوب داشته است.

باید توجه داشت، که در ماده (۱) قانون تجارت، ایرادی وجود دارد که در ماده (۲) نیز تکرار شده و آن استفاده از واژه «معاملات» است. بی‌شک تصدی به حمل و نقل یا عملیات حراجی مندرج در ماده (۲) را نمی‌توان جزء معاملات به حساب آورد. بنابراین لازم بود بجای واژه مذکور از کلمه «عملیات» استفاده می‌شد که مفهومی عام دارد و معاملات و غیر آن را شامل می‌گردد^۱.

بطور کلی حمل و نقل را می‌توان به سه رشته مهم تقسیم نمود: زمینی، هوایی و دریایی.

حمل و نقل هوایی: حمل و نقل هوایی رشته جدیدی است که بعد از جنگ بین‌الملل اول و مخصوصاً بعد از جنگ جهانی دوم توسعه زیادی پیدا کرده است. این نوع حمل و نقل هم در سطح داخلی و هم در سطح بین‌المللی انجام می‌گیرد. البته، از آنجا که حمل و نقل هوایی از جنبه بین‌المللی و رعایت مقررات حقوق هوایی کشورها اهمیت زیادی دارد، دولت‌ها سعی کرده‌اند با انعقاد قراردادهای بین‌المللی، مقررات متحدالشکلی را در این مورد وضع نمایند. حمل و نقل دریایی، مربوط به حمل

۱- منصور صقری. جزوه تجارت (۱) (تهران: انتشارات دانشکده علوم قضایی و خدمات اداری، بی تا)

و نقلهایی است که در دریاها و اقیانوسها انجام میگردد. قسمت عمده تجارت بین‌المللی از راه آبی^۱ و بوسیله کشتی صورت میگگیرد. چون اولاً، امکان حمل حجم بیشتری از کالاها از طریق کشتی نسبت به نقل مکان همان مقدار مال التجاره از راه خشکی با در نظر گرفتن زمان آن وجود دارد. ثانیاً حمل و نقل دریایی از زمینی ارزانتر و مطمئن تر می باشد.^۲ بدلیل اهمیت فوق العاده این طریق حمل و نقل کالاست که مُقنن بطور مستقل در بند (۱۰) از ماده (۲) قانون تجارت بدان اشاره نموده و معاملات مربوطه را تجارتي اعلام مینماید.

حمل و نقل زمینی: شامل حمل و نقلهایی است که از طریق وسائلی که روی زمین حرکت می‌کنند، انجام میگردد. مانند چهار پایان، گاری، اتومبیل، اتوبوس، راه آهن و غیره. این نوع حمل و نقل از زمانهای بسیار قدیم معمول بوده ولی ترقیات و اختراعات جدیدی که در این رشته پدیدار شده، وضع را بکلی دگرگون نموده و تأسیس شاهراهها و جاده‌ها و بنگاههای عظیم باربری و مسافربری لزوم مقررات جدیدی را ایجاب کرده است. قانون تجارت ایران، در باب هشتم، هیجده ماده (ماده ۳۷۷ تا ۳۹۴) را به قرارداد حمل و نقل اختصاص داده

است که در این نوشتار با مقررات آن آشنا می شویم.

در رابطه با حمل و نقل، دانستن اصطلاحات ذیل لازم می باشد:

- ۱- ارسال کننده، شخصی که جنس را می فرستد
- ۲- مرسل الیه، شخصی که مال التجاره برای او فرستاده می شود.
- ۳- متصدی حمل و نقل، شخصی که در مقابل اجرت، حمل و نقل کالا را برعهده می‌گیرد.
- ۴- محل تسلیم، جائیکه باید مال التجاره تحویل مرسل الیه داده شود.

تعریف قرارداد حمل و نقل

قانون تجارت تعریفی از قرارداد حمل و نقل ننموده است. تنها ماده ۳۷۸ قانون تجارت در اینمورد چنین مقرر میدارد: «قرارداد حمل و نقل تابع مقررات وکالت خواهد بود مگر در مواردیکه ذیلاً استثناء شده باشد». بطوریکه ملاحظه می شود، مفهوم ماده فوق در بیان ماهیت قرارداد حمل و نقل کافی نیست. از اینرو، برخی از حقوقدانان، قرارداد حمل و نقل را چنین تعریف کرده‌اند: «قرارداد حمل و نقل عبارت است از قراردادی که به موجب آن متصدی حمل و نقل تعهد میکند در مقابل

۱- راه آبی اعم از رودخانه، دریاچه و دریاهاى آزاد می باشد.

۲- همان، ص ۵۸.

دریافت اجرت، اشیائی را که به او تسلیم شده در محل دیگری تحویل دهد یا اشخاصی را با وسایل نقلیه از محلی به محل دیگر ببرد^۱».

همانگونه که قبلاً گفته شد، تصدی به هر نوع حمل و نقل به استناد بند (۲) از ماده (۲) قانون تجارت، عملیات تجاری محسوب شده و لذا تابع مقررات قانون تجارت می باشد. اما باید دانست که ماده ۳۷۸ قانون تجارت، قابل انتقاد است و از این رو، بی توجهی مقنن را به «قرارداد وکالت» و عدم انطباق آن را با «قرارداد حمل و نقل» میسراند. زیرا اختلافات زیر، بین دو نوع قرارداد مشهود است:

الف - عقد وکالت، عقد جایز است و حال آنکه قرارداد حمل و نقل، قراردادی لازم است و طبق صریح ماده (۱۰) قانون مدنی، بین طرفین نافذ است^۲. به این معنی که طرفین عقد وکالت می توانند هریک به تنهایی آن را فسخ نمایند^۳. و حال آنکه، قرارداد حمل و نقل محتاج به تفاسخ از طرفین

است و مادامیکه باتوافق، آن را فسخ نکرده اند به قوت خود باقی است.

ب - در قرارداد وکالت دو نفر شرکت دارند که وکیل و موکل هستند و حال آنکه در قرارداد حمل و نقل گرچه، قرارداد بین ارسال کننده کالا و متصدی حمل و نقل بسته میشود ولی در واقع سه نفر شرکت دارند که عبارتند از: ارسال کننده، متصدی حمل و نقل و مرسل الیه (دریافت کننده کالا) که هریک دارای حقوق و تکالیفی از لحاظ قانون تجارت بوده و مکلف به رعایت آن هستند.

ج - در عقد وکالت شرط است کاری را که شخص می تواند انجام دهد برای انجام آن به دیگری نیابت میدهد. قانون مدنی ایران عقد وکالت را چنین تعریف کرده است: «وکالت، عقدیست که بموجب آن یکی از طرفین، طرف دیگر را برای انجام امری نایب خود می نماید»^۴. لذا در نتیجه عقد وکالت، وکیل بجای موکل، امر مورد وکالت را انجام میدهد و از نظر حقوقی مانند آن است که

۱ - حسن ستوده تهرانی، حقوق تجارت، چهار جلد (تهران: انتشارات مرد مبارز، ۱۳۵۰) جلد چهارم، ص ۶۵. همچنین عبدالحمد اعظمی زنگنه، حقوق بازرگانی، چاپ سوم (بی جا: بی نا، ۱۳۴۶)، ص ۳۰۵.

۲ - ماده ۱۰ قانون مدنی مقرر میدارد: «قراردادهای خصوصی نسبت به کسانی که آنرا منعقد نموده اند در صورتیکه مخالف صریح قانون نباشد نافذ است».

۳ - ماده ۱۸۶ قانون مدنی: «عقد جایز آن است که هریک از طرفین بتواند هر وقتی بخواهد، فسخ کند».

موکل، خود آن امر را انجام داده باشد. ولی در مورد حمل و نقل چنین شرطی وجود ندارد، یعنی اعم از اینکه حمل و نقل را کسی شخصاً بتواند انجام دهد یا نه، می‌تواند قرارداد را با متصدی حمل و نقل منعقد سازد.^۱

د - در عقد وکالت، وکیل نماینده موکل است. بعبارت دیگر، وصف قانونی وکالت، استنابه^۲ و نمایندگی است ولی در قرارداد حمل و نقل، متصدی حمل به نمایندگی از طرف ارسال کننده عمل نمی‌کند.

ه - در عقد وکالت لازم نیست اجرت وکیل تعیین گردد. زیرا، عقد وکالت از عقود معوضه نمی‌باشد و طبق ماده ۶۵۹ قانون مدنی: «وکالت ممکن است مجانی باشد یا با اجرت». در حالیکه در قرارداد حمل و نقل چنین نیست. ماده ۳۷۷ قانون تجارت چنین مقرر میدارد: «متصدی حمل و نقل کسی است که در مقابل اجرت، حمل اشیاء را بعهدہ می‌گیرد». بنابراین در قرارداد حمل و نقل، قانونگذار شرط اجرت را ذکر کرده است، در حالیکه در عقد وکالت طرفین را در این مورد، مختار دانسته است.

قبلاً بیان شد که قرارداد حمل و نقل در قانون مدنی تحت عنوان «در اجاره متصدی

▷ ۴ - ماده ۶۵۶ قانون مدنی

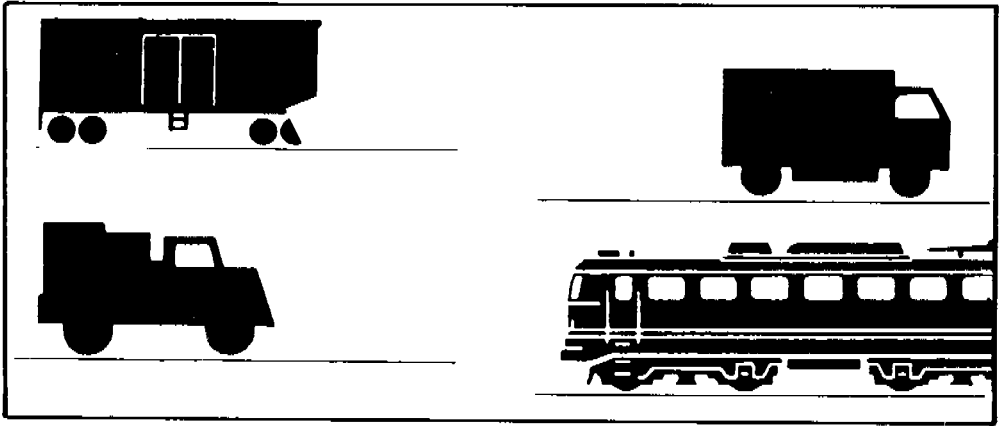
۱ - حسینقلی کاتبی، حقوق تجارت، چاپ چهارم (تهران: انتشارات گنج دانش، ۱۳۶۷) ص ۲۵۲.

۲ - نیابت و جانشین گرفتن در امری

حمل و نقل» ذکر شده و در قانون تجارت نیز طی مواد (۳۷۷) تا (۳۹۴)، احکام آن بیان گردیده است. بدین ترتیب، قرارداد حمل و نقل، تعهدات و تکالیفی را برای متصدیان حمل و نقل ایجاد می‌کند که آنها ملزم به رعایت تعهدات و تکالیف مذکور هستند.

بطور معمول، قرارداد حمل و نقل شامل عملیات دیگری، غیر از نقل و انتقال کالا نیز می‌شود که قبل از حمل یا بعد از آن باید انجام گیرد. مانند: تسلیم اجناس موضوع حمل و نقل و نگاهداری آنها از طرف متصدی حمل و نقل، بارگیری و خالی کردن بار و نگاهداری کالا بعد از رسیدن به مقصد و تحویل آن به گیرنده. ولی ممکن است طبق توافق طرفین، مثلاً در مواردیکه وسیله نقلیه در بست در اختیار فرستنده کالا گذاشته می‌شود، این اعمال از وظایف متصدی حمل و نقل خارج گردد.

قرارداد حمل و نقل اصولاً با رضایت طرفین و آزادانه تنظیم می‌شود، ولی از آنجا که اغلب متصدیان حمل و نقل شرایط خود را قبلاً اعلام نموده و همواره تحت این شرایط حاضر به قبول بار و مسافر می‌باشند کافی است که مسافر یا فرستنده بار، قصد خود را اعلام کند تا قرارداد منعقد شود. به این



۱- آدرس صحیح مرسل الیه - زیرا
متصدی حمل و نقل باید بداند، مال التجاره
را به چه کسی تحویل میدهد و در صورتیکه
مرسل الیه از تحویل آن خودداری نمود،
اقدامی که قانون مقرر داشته، نسبت به او
اجرا نماید.

۲- محل تسلیم مال - محل تسلیم مال
از دو جهت قابل ملاحظه است: یکی اینکه
معلوم شود مال التجاره باید به کجا حمل شود
و دیگر اینکه در مقصد (مثلاً در راه آهن یا
گاراژ) باید تحویل مرسل الیه شود و یا به
محل کار او فرستاده شود.

۳- عده عدل یا بسته و طرز عدل بندی و
وزن آنها - قرارداد حمل و نقل به یکی از دو
صورت زیر بعمل می آید: یا با وزن است یا با
بسته، مثلاً ممکن است قرارداد شود برای
حمل گندم، از نقطه ای به نقطه دیگر، تنی

جهت، با تسلیم مال التجاره و قبولی آن از
طرف متصدی حمل و نقل و در مورد مسافر با
سوار شدن در وسیله نقلیه، قرارداد حمل و
نقل منعقد شده تلقی می شود و زمان قرارداد
حمل و نقل از اولین محلی که اجرای آن
صورت می گیرد، شروع می شود. معمولاً
قرارداد حمل و نقل در مورد بار، عنوان بارنامه
یا رسید را دارد و در مورد مسافرین، بلیط
مسافرت می باشد.^۱

الف - حقوق و وظایف ارسال کننده

مواد (۳۷۹) و (۳۸۰) قانون تجارت،
حقوق و وظایف ارسال کننده کالا را مقرر
داشته است مطابق با مواد مزبور،
ارسال کننده باید نکات ذیل را به اطلاع
متصدی حمل و نقل برساند:

۱- ستوده تهرانی، پیشین، ص ۶۶.

ده هزار ریال، کرایه داده شود و یا اینکه مال التجاره عدل و صندوقهای معینی باشد که کرایه هر عدل به مبلغ معینی موافقت شود. معمولاً در قرارداد حمل و نقل وزن و تعداد عدل و طرز بسته بندی تصریح می شود.

۴- محتوی عدلها - محتوی عدلها هم باید مشخص شود زیرا، اولاً از حیث وزن، در نرخ کرایه تأثیر می گذارد. چه اینکه، کالاهای گوناگون در عدل و بسته بندی، وزن واحدی ندارند. مثلاً کرایه تعداد ۵۰ عدل از کالایی که جمعاً سه تن وزن دارد باید با کرایه همین تعداد عدل از کالایی که جمعاً پنج تن وزن دارد، متفاوت باشد. ثانیاً، از این لحاظ، مسئولیت متصدی حمل و نقل در طرز حمل و نگاهداری آنها باید روشن باشد. بطور مثال، در حمل چینی و شیشه احتیاطی صورت میگیرد که در حمل آهن چنین نیست، ثالثاً متصدی حمل و نقل باید بداند که چه چیز را حمل و نقل می کند و از اشیاء ممنوعه و قاچاق نباشد.

۵- مدتی که محموله باید طی آن تسلیم شود - زیرا، ممکن است در قراردادی که میان ارسال کننده و مرسل الیه منعقد گردیده، تحویل کالا در موعد معین، اهمیت زیادی داشته باشد.

۶- مسیری که حمل در آن صورت میگیرد - چون ممکن است بُعد مسافت و چگونگی راهی که حمل در آن صورت میگیرد در میزان کرایه دخالت داشته باشد.

۷- قیمت اشیاء گرانبها - زیرا ممکن است محموله در راه تلف شود، بنابراین در طرز مواظبت و یا در صورت از بین رفتن کالا، در جبران خسارت، باید تکلیف معین باشد.

این مطالب در حقیقت، پیشنهاد قراردادی است که باید بین ارسال کننده و متصدی حمل و نقل بسته شود و چون متصدی قبول کرد، عقد واقع میگردد. معمولاً متصدیان حمل و نقل اوراق چاپی دارند که در آنها ارسال کننده مطالب فوق را به اضافه نکات دیگری که لازم است از قبیل تعیین وسیله حمل و نقل و میزان کرایه و تاریخ قرارداد و غیره در آن وارد میکند و طرفین آن را امضاء می کنند. این سند را بارنامه میگویند. مطابق ذیل ماده (۳۷۹) ق.ت. «... خسارات ناشی از عدم تعیین نکات فوق و یا تعیین آنها به غلط، متوجه ارسال کننده خواهد بود». مثلاً اگر ارسال کننده، نشانی گیرنده را غلط تعیین کند و متصدی حمل و نقل مجبور شود و دومرتبه مال التجاره را به محل دیگری حمل کند، هزینه این حمل مجدد به عهده ارسال کننده است.

یکی دیگر از وظایف ارسال کننده آن است که مواظبت نماید، مال التجاره بطرز مناسبی عدلبندی شود. خسارات ناشی از عیوب عدل بندی به عهده ارسال کننده است. مثلاً بسته های محتوی مایع را به نحوی عدلبندی کند که در راه از بین نرود، و آلا

ممکن است علاوه بر اینکه به علت شکستن ظرف و غیره اصل مال التجاره از بین برود، به سایر اشیائی که با آن در یکجا حمل می شود صدمه وارد شود، در اینصورت ارسال کننده مسئول خسارت متصدی حمل و نقل نیز خواهد بود. قانون تجارت در ماده (۳۸۰)، خسارت بحری (آواری)^۱ ناشی از عیوب عدلبندی را به عهده ارسال کننده دانسته ولی به خسارت حاصله از حمل هوایی یا خشکی اشاره ای نکرده است و ما با قاعده وحدت ملاک می توانیم حکم کنیم به اینکه اگر کالای محموله از راه خشکی یا هوا بر اثر عیوب عدلبندی و عدم توجه به جنس کالا (مثلاً کالای شکستنی) در بسته بندی و غیره دچار خسارت شود، خسارت مزبور متوجه متصدی حمل و نقل نخواهد بود، مگر اینکه متصدی با وجود عیوب بسته بندی، حمل آن را بدون قید عدم مسئولیت برعهده گرفته باشد.

مسئله دیگر حق استرداد مال التجاره است، «ارسال کننده میتواند مادام که مال التجاره در ید متصدی حمل و نقل است، آن را با پرداخت مخارجی که متصدی حمل و نقل کرده و خسارات او (متصدی حمل و نقل)، پس بگیرد»^۲.

متصدی حمل و نقل اصولاً فقط با ارسال کننده طرف معامله است و معامله آنها هم موجب انتقال مال به متصدی حمل و نقل نگردیده است. بنابراین طبیعی است که اگر مانع قانونی نباشد، ارسال کننده میتواند در هر زمانی که بخواهد مال التجاره را پس بگیرد. بعبارت دیگر، این حکم قانونی ناشی از حقوق مالکانه ارسال کننده و امانی بودن ید متصدی حمل و نقل است و دلیل بر این نیست که قرارداد حمل و نقل مثل عقد وکالت قابل فسخ از ناحیه احد الطرفین است. زیرا، در این مورد قرارداد فسخ نمیشود بلکه ارسال کننده با پرداخت هزینه و خسارت متصدی حمل و نقل، کالای خود را پس میگیرد. این حق استرداد، نامحدود نیست، بلکه به موجب صدر ماده (۳۸۳) «در موارد ذیل ارسال کننده نمی تواند از حق استرداد... استفاده کند»:

۱- در صورتیکه بارنامه ای توسط ارسال کننده تهیه و بوسیله متصدی حمل و نقل به مرسل الیه تسلیم شده باشد. در اینصورت مرسل الیه با گرفتن بارنامه، حق مالکیت یا تصرف بر اشیاء محموله را پیدا میکند و به موجب همان سند میتواند آن را بفروشد یا گرو بگذارد و غیره، بهرحال مال

۱- خسارت و خرابی وارده بر کشتی و محمولات آن را آواری گویند که این کلمه از «العوار» عربی به معنی «عیب» گرفته شده است.

۲- ماده ۳۸۲ قانون تجارت.

از تصرف ارسال کننده خارج شده است و نباید به او پس داده شود.

۲- در صورتیکه متصدی حمل و نقل رسیدی به ارسال کننده داده و ارسال کننده نتواند آن را پس بدهد، زیرا در اینجا متصدی حمل و نقل در مقابل شخصی که رسید را بیاورد، مسئول خواهد بود. اگر چه، در اینصورت بطور مطلق، منع از استرداد شده است، ولی مطابق اصول حقوقی، اگر ارسال کننده رفع مسئولیت از متصدی حمل و نقل نماید می تواند مال خود را پس بگیرد. مثلاً ثابت کند، رسید سوخته یا مفقود شده و مرسل الیه هم ادعایی ندارد.

۳- در صورتیکه متصدی حمل و نقل به مرسل الیه اعلام کرده باشد که مال التجاره به مقصد رسیده و باید آنرا تحویل گیرد.

۴- در صورتیکه پس از وصول مال التجاره به مقصد، مرسل الیه تسلیم آنرا تقاضا کرده باشد. در اینمورد متصدی حمل و نقل باید مطابق دستورات مرسل الیه عمل کند. مع ذلك اگر متصدی حمل و نقل رسیدی به ارسال کننده داده باشد، مادام که این مال التجاره به مقصد نرسیده مکلف به رعایت دستور مرسل الیه نخواهد بود، مگر اینکه رسید به مرسل الیه تسلیم شده باشد.^۱ فرستنده اصولاً مسئول پرداخت کرایه حمل است ولی بعضی از اوقات ممکن

است متصدی حمل و نقل موافقت کند که کرایه از گیرنده کالا دریافت شود و با وجود این در صورتیکه گیرنده کالا از تحویل گرفتن مال التجاره خودداری کند در هر صورت فرستنده مسئول کرایه حمل می باشد و متصدی حمل و نقل می تواند برای دریافت کرایه به او مراجعه کند. مطابق ماده (۳۸۴) ق.ت: «اگر مرسل الیه مال التجاره را قبول نکند و یا مخارج و سایر مطالبات متصدی حمل و نقل بابت مال التجاره تأدیه نشود و یا به مرسل الیه دسترسی وجود نداشته باشد، متصدی حمل و نقل باید مراتب را به اطلاع ارسال کننده رسانیده و مال التجاره را موقتاً نزد خود بطور امانت نگاهداشته یا نزد شخص ثالثی امانت گذارد و در هر دو صورت مخارج و هر نقص و عیب بعهدۀ ارسال کننده خواهد بود. اگر ارسال کننده و یا مرسل الیه در مدت مناسبی تکلیف مال التجاره را معین نکنند متصدی حمل و نقل میتواند مطابق ماده (۳۶۲) آنرا بفروش رساند». بر طبق ماده ۳۶۲ ق.ت. در صورتیکه بیم فساد سریع مال التجاره ای برود و حتی در صورتیکه منافع آمر - (ارسال کننده) - ایجاب کند، با اطلاع مدعی العموم (دادستان) محلی که مال التجاره در آنجاست یا نماینده او، امکان فروش آن وجود دارد. بعلاوه فروش

۱- عبدالحمید اعظمی زنگنه. حقوق بازرگانی چاپ سوم (بی جا، بی نا، ۱۳۶۴)، ص ۳۰۸.

مال التجاره بعد از زمانی است که دادگاه حکم به فروش آن تا میزان مطالبات حقه و قانونی او داده باشد.

ب - حقوق و وظایف متصدی حمل و نقل

قانون تجارت در مواد (۳۸۴) تا (۳۸۹)، حقوق و وظایف متصدی حمل و نقل را مقرر نموده است. همچنین قانون، مؤسسات حمل و نقل و تعمیرگاههای اتومبیل و گاراژ عمومی و تأسیس بنگاههای حمل و نقل را مستلزم تحصیل پروانه دانسته است. با عنایت به مواد قانونی فوق، حقوق و وظایف متصدی حمل و نقل عبارت است از: ۱- تحصیل پروانه جهت تأسیس بنگاههای حمل و نقل. مطابق ماده (۱) قانون مؤسسات حمل و نقل و تعمیرگاههای اتومبیل و گاراژ عمومی (مصوب ۳۵ تیرماه ۱۳۴۵) تأسیس بنگاههای حمل و نقل از مسافربری و باربری، تعمیرگاه ثابت و ستیار، اتومبیل شوئی، اتوسرویس، توقفگاه، گاراژ عمومی، مغازه برای کرایه دادن اتومبیل و آموزشگاههای رانندگی مستلزم تحصیل پروانه هستند که در مرکز، شهربانی کل کشور و در شهرستانها، شهربانی های مراکز استان یا شهرستان با رعایت حقوق صنف، پس از موافقت شهرداری محل، پروانه مذکور را صادر خواهند کرد.

(باید دانست، حمل و نقل با راه آهن در انحصار راه آهن دولتی ایران بوده و تابع مقررات مخصوص است.)

۲- مراقبت در نگهداری کالا -

متصدی حمل و نقل اعم از حمل و نقل باریا مسافر، موظف است مال التجاره ای را که تحویل میگیرد یا مسافری را که سوار میکند صحیح و سالم به مقصد برساند. بنابراین متصدی حمل و نقل باید مال التجاره را تحویل بگیرد و تا زمان انجام حمل، در محل مناسبی آنها را نگاهداری و حفظ نماید. در مورد مسافر نیز باید محل مناسبی برای انتظار مسافران داشته باشد.

۳- حمل کالا - متصدی حمل و نقل موظف است مال التجاره را بوسیله ای که مورد توافق صریح یا ضمنی فرستنده قرار گرفته است طبق برنامه مرتب و منظمی حمل نماید. همچنین وی مسئول کلیه خساراتی است که از طرف عمال او و حتی از طرف سایر متصدیان حمل و نقلی که مال التجاره را حمل کرده اند، وارد شود.

ماده (۳۸۸) قانون تجارت در این مورد چنین مقرر داشته است: «متصدی حمل و نقل مسئول حوادث و تقصیراتی است که در مدت حمل و نقل واقع شده، اعم از اینکه خود مباشرت به حمل و نقل کرده و یا حمل و نقل کننده دیگری را مأمور کرده باشد. بدیهی است که در صورت اخیر حق رجوع او به متصدی حمل و نقلی که از جانب او مأمور

شده محفوظ است». مطابق ماده فوق، در صورتی که از طرف خدمه، شاگرد یا کارکنان مؤسسه حمل و نقل، صدمه و آسیبی به مال التجاره وارد آید، متصدی حمل و نقل مسئول آن خواهد بود. همچنین است، در صورتیکه حمل و نقل کننده دیگری به مال التجاره آسیبی رسانده و یا در مدتی که مال التجاره تحویل او بوده، خساراتی بر آن وارد آید.

در مواردیکه حمل و نقل بوسیله متصدیان دیگری انجام میشود، اغلب مورد اعتراض مؤسسات حمل و نقل قرار میگیرد. مخصوصاً مؤسساتی که در عین حال که مبادرت به امور حمل و نقل میکنند شخصاً عملیات حمل را انجام نمی دهند، بویژه در حمل و نقل بین المللی مال التجاره ای که به مؤسسه حمل و نقل داده می شود، قسمتی در داخل کشور با وسایل مؤسسه یا بوسیله متصدیان حمل و نقل دیگر حمل می شود و بعداً با کشتی یا هواپیما و یا راه آهن به خارج حمل می گردد و در مقصد نیز با وسایل حمل و نقل متصدیان دیگر به مقصد ارسال میشود. این قبیل مؤسسات بین المللی که به نام «Trasitair» نامیده می شوند در روی رسیدهایی که برای بارها میدهند، تصریح می کنند که عملیات مزبور را به نمایندگی و وکالت از طرف فرستنده بار و متصدیان حمل و نقل دیگر انجام میدهند و در مواقعی که خسارتی رخ دهد، چون طبق رسیدی که

داده اند خود را وکیل و نماینده می دانند، سعی می کنند مسئولیت خسارات را به عهده متصدیان حمل و نقلی که بار را حمل کرده اند بگذارند. ولی دادگاههای ایران تا بحال از قبول این استدلال خودداری کرده اند و مؤسسه حمل و نقلی را که بار را قبول کرده است مسئول خسارات حاصله میدانند.

۴- صدور بارنامه - گرچه در قانون تجارت، ذکری از بارنامه نشده، اما متصدی حمل و نقل موظف است در موقع تسلیم کالا، بارنامه به فرستنده بدهد که قرارداد حمل و نقل محسوب می شود. بارنامه معمولاً از روی اطلاعاتی که فرستنده در اختیار متصدی حمل و نقل می گذارد تنظیم میشود.

در مورد حمل و نقل دریایی، بارنامه اهمیت و اعتبار زیادتری دارد و نکاتی که باید در بارنامه تصریح شود در قانون پیش بینی شده است. در حمل و نقل هوایی نیز از طرف اتحادیه «یاتا» بارنامه ای متحدالشکل تهیه شده است. در قسمت حمل و نقل زمینی، بارنامه طبق عرف و عادت و رسوم تجاری مانند بارنامه های دریایی و هوایی تنظیم می شود و نکاتی که معمولاً در بارنامه درج میشود بقرار ذیل است:

نام متصدی حمل و نقل، فرستنده کالا، گیرنده کالا، نوع و تعداد بسته ها که معمولاً با علامت معینی مشخص می شود، وزن خالص و غیرخالص محموله، مبدأ حمل بار، مقصد بار و کرایه دریافتی.

بارنامه زمینی مانند بارنامه دریایی، سند قابل معامله و قابل انتقال نیست و هیچوقت در وجه حامل صادر نمی شود و علاوه بر نکات بالا، اغلب اوقات نکات دیگری مربوط به شرایط باربری یا حدود مسئولیت متصدی حمل و نقل به آن اضافه میشود. بیشتر اوقات متصدیان حمل و نقل مفاد بارنامه (راجع به نوع جنس و وزن و مشخصات آن) را تضمین نمی کنند و بر روی بارنامه اضافه می نمایند: «طبق اظهار فرستنده» یا «بدون تضمین» که در این صورت اگر اختلافی در ماهیت جنس بین فرستنده و گیرنده کالا بروز کند، آنها مسئول نباشند. مخصوصاً اگر مال التجاره عدل بندی و لاک و مهر شده باشد و در مقصد عدلها بدون دست خوردگی تحویل شود.^۱

۵- متصدی حمل و نقل باید به محض وصول مال التجاره، مرسل الیه را مستحضر نماید (ماده ۳۸۹ قانون تجارت). قانون تجارت در اینجا کلمه «وصول» را مطلق بیان نموده و قید نکرده است که وصول به مقصد را در نظر دارد یا وصول به دست متصدی حمل و نقل را، ولی آنچه از سایر مندرجات در باب حمل و نقل بدست می آید، مقصود، وصول به مقصد است نه تحویل به متصدی حمل و نقل.

۶- اگر مال التجاره در معرض تضییع

سریع باشد و یا قیمتی که میتوان برای آن فرض کرد با مخارجی که برای آن شده تکافو ننماید، متصدی حمل و نقل باید مراتب را فوراً به اطلاع دادستان محل یا نماینده او رسانیده و با نظارت او مال را به فروش برساند. حتی المقدور باید ارسال کننده و مرسل الیه را از اینکه مال التجاره به فروش خواهد رسید، مسبق نمود. (ماده ۳۸۵ قانون تجارت).

ج - مسئولیت متصدی حمل و نقل

گرچه اصولاً متصدی حمل و نقل امین است و جز با تعدی و تفریط مسئولیت ندارد، ولی نظر به اینکه حمل و نقل در امر بازرگانی اهمیت بسزائی دارد و مسئول نشناختن متصدی حمل و نقل خلاف مصلحت است و اثبات تعدی یا تفریط متصدی حمل و نقل از طرف صاحب کالا متعذر و بلکه محال است، لذا قانون تجارت اصل مسئولیت را، برای متصدی حمل و نقل شناخته است و این معنی در صدر ماده (۳۸۶) با این عبارت بیان شده: «اگر مال التجاره تلف یا گم شود متصدی حمل و نقل مسئول قیمت آن خواهد بود، مگر اینکه ثابت نماید تلف یا گم شدن مربوط به جنس خود مال التجاره یا... بوده است».

۱- ستوده تهرانی، پیشین، ص ۶۳.

در تأیید ماده فوق، ماده (۱) قانون مجازات عاملین متخلف در امر حمل و نقل کالا (مصوب ۱۳۶۷/۱/۲۳) مقرر میدارد: «متصدی شرکتهای، مؤسسات، بنگاههای حمل و نقل و رانندگی که مسئول حمل کالا به مقصد می باشند، چنانچه عمداً آن را به مقصد نرسانند، علاوه بر جبران خسارت وارده به صاحب کالا (در مثلی، مثل و در قیمی، قیمت) به حبس از... محکوم خواهند شد»^۱.

همچنین متصدی حمل و نقل مسئول حوادث و تقصیراتی است که در مدت حمل و نقل واقع شده اعم از اینکه خود مباشرت به حمل و نقل کرده و یا حمل و نقل کننده دیگری را مأمور کرده باشد.

در موارد خسارات ناشی از تأخیر تسلیم یا نقص و یا خسارت بحری مال التجاره نیز متصدی حمل و نقل در حدود ماده (۳۸۶) ق.ت. مسئول خواهد بود.

قانون مدنی ایران در مورد متصدیان حمل و نقل، مقررات مربوط به امانت داران را که اصل عدم مسئولیت می باشد - مگر در صورت تعدی و تفریط - جاری نموده است

ولی همانگونه که ذکر شد، حکم مزبور بوسیله ماده (۳۸۶) ق.ت. (مصوب ۱۳ اردیبهشت ماه ۱۳۱۱) ضمناً نسخ شده و به پیروی از قانون تجارت فرانسه، اصل مسئولیت متصدیان حمل و نقل را پذیرفته است. اگر چه ماده (۵۱۶) ق.م. که در مورد متصدیان حمل و نقل است مربوط به امور تجاری است ولی چون ماده اول قانون تجارت، تعدی به حمل و نقل را بهر نحوی باشد، معامله تجاری محسوب داشته، لذا در تمام موارد، متصدی حمل و نقل مشمول ماده (۳۸۶) ق.ت. خواهد بود.^۲

۱- محدودیت مسئولیت

متصدیان حمل و نقل همواره سعی می کنند از عهده مسئولیت شانه خالی کنند و در قراردادهای حمل و نقل قید می کنند که حمل و نقل بدون مسئولیت متصدی حمل و نقل انجام میگیرد و در اغلب کشورهای قوانین موضوعه این قید را بلااثر دانسته و جایز نمی دانند که متصدی حمل و نقل هیچگونه مسئولیتی قبول نکند بهمین ترتیب در مواردی

۱- دفتر استانداردها و تدوین مقررات. مجموعه قوانین و مقررات معتبر حمل و نقل جاده ای، قانون مجازات عاملین متخلف در امر حمل و نقل کالا (تهران: انتشارات معاونت حمل و نقل جاده ای وزارت راه و ترابری، ۱۳۶۷) ص ۴۰.

۲- سیدحسین امامی، حقوق مدنی، ۶ جلد، چاپ سوم (تهران: انتشارات کتابفروشی اسلامیة، ۱۳۶۴) ص ۳۸.

که متصدی حمل و نقل مسئولیت خود را به قدری محدود میکند که مانند آن باشد که هیچگونه مسئولیتی قبول نکرده است چنین قراردادی را باطل اعلام میدارند.^۱ قانون تجارت ایران در آخر ماده (۳۸۶) مقرر میدارد: «... قرارداد طرفین می تواند برای میزان خسارت، مبلغی کمتر یا زیادتر از قیمت کامل مال التجاره معین نمایند». لذا قانون اصل عدم مسئولیت متصدی حمل و نقل را به هیچ وجه نپذیرفته، بلکه اجازه داده است تا طرفین با تراضی یکدیگر میزان خسارت را مبلغی کمتر یا زیادتر از قیمت کامل مال التجاره تعیین نمایند. بدین ترتیب، متصدیان حمل و نقل می توانند با تراضی قبلی با ارسال کننده کالا، مسئولیت خود را تا حد پرداخت مبلغی اندک از بابت خسارات وارده کاهش دهند. اما در صورت عدم توافق قبلی، مسئولیت متصدی حمل و نقل با پرداخت مبلغ کمی بابت خسارات وارده، مرتفع نمی شود.

۲- نتایج مسئولیت

اصل مسئولیت متصدی حمل و نقل با توجه به مواد (۳۸۶) تا (۳۸۸) قانون تجارت

و نیز مقررات قانون مجازات عاملین متخلف در امر حمل و نقل کالا، دارای آثار و نتایج زیر است:

الف - متصدی حمل و نقل باید قیمت مال التجاره ای را که تلف یا گم شده، به ارسال کننده، بپردازد. در صورتیکه قبلاً با تراضی، میزان خسارت به مبلغ کمتر یا بیشتر از قیمت کامل مال التجاره، تعیین شده باشد، پرداخت همان مبلغ الزام آور می باشد.

ب - باید خسارت ناشی از تأخیر در تسلیم را پرداخت نماید.

ج - ضرر و زیان ناشی از خسارت بحری و همچنین خسارت غیر بحری به عهده متصدی حمل و نقل است.

د - خسارت حاصله از نقص تسلیم مال التجاره (اعم از کمی یا کیفی) از متصدی حمل و نقل دریافت میگردد.

ه - خسارت خرابی غیر ظاهر نیز بر عهده متصدی حمل و نقل است. مثل اینکه در اغلب کالاها پس از باز کردن و معاینه سطحی یا فنی، می توان به خرابی یا فساد وارده پی برد. (ماده ۳۹۱ قانون تجارت).

و - ضرر و زیان ناشی از تدلیس^۲ یا

۱- ستوده تهرانی، پیشین، ص ۷۷.

۲- تدلیس به معنای اغفال و فریب و مشتبه ساختن ارسال کننده و تقصیر عمده به معنای عدم انجام وظایف قانونی یا بی اعتنائی و بی پروائی نسبت به حقوق صاحب کالا است. ر.ک. کاتبی، پیشین، ص

تقصیر عمدۀ متصدی حمل و نقل به عهده او می باشد.

ز - متصدیان شرکتهای، مؤسسات، بنگاههای حمل و نقل و رانندگی که مسئول حمل کالا به مقصد می باشند، چنانچه عمداً آن را به مقصد نرسانند، علاوه بر جبران خسارات وارده... به حبس از ۲ تا ۵ سال یا جریمه نقدی معادل ۱۰ تا ۲۰ برابر قیمت کالا محکوم میشوند و در صورت تکرار جرم مذکور به حداکثر مجازات فوق محکوم خواهند شد. همچنین، هر کس اموال و کالاهای مذکور را با علم و اطلاع، تحصیل یا مخفی یا قبول نموده و یا مورد معامله و یا مورد استفاده دیگری قرار دهد و یا با آن مؤسسه یا شرکت یا بنگاه و راننده به هر نحو همکاری نماید به حبس از ۶ ماه تا ۳ سال و جبران خسارات وارده به صاحب کالا محکوم می شود. در صورتیکه متهم، معامله اموال مزبور را حرفه خود قرار داده و یا مرتکب تکرار جرم مزبور شده باشد به حداکثر مجازات مقرر در این ماده، ضمن جبران خسارات وارده به صاحب کالا محکوم میشود.

ح - هر کس تمام یا قسمتی از کالاهای یاد شده را در حین حمل و نقل، سرقت نماید، هرگاه سرقت جامع شرایط حد

مخرب یا سرقت نباشد به حبس از ۲ تا ۵ سال و جبران خسارات وارده به صاحب کالا محکوم میشود (ماده ۳).^۱

ط - مجازات تجاوز از تعرفه نرخ حمل کالا و مسافر... حتی با رضایت صاحب کالا و یا مسافر با توجه به دفعات و مراتب جرم و شرایط و امکانات خاطی برای بار اول، جزای نقدی از ۵ تا ۲۰ برابر وجهی که اضافه دریافت شده و تعطیل موقت به مدت ۶ ماه و برای بار سوم، جزای نقدی از ۲۰ تا ۵۰ برابر وجه دریافتی و تعطیل دائم شرکت یا مؤسسه یا پیمانکاری خواهد بود و صاحب امتیاز بعداً به هیچ عنوان اجازه فعالیت در امور حمل و نقل را نخواهد داشت.^۲

۳- موارد رفع مسئولیت

با وجود اصل مسئولیت متصدی حمل و نقل، در موارد زیر مسئولیت وی مرتفع است: الف - تلف شدن مال التجاره مربوط به جنس خود مال التجاره باشد. مثل فاسد شدن کالا در مجاورت هوا یا رطوبت یا تبخیر یا احتراق آن در اثر گرما، از قبیل گوشت، میوه و مایعات. ب - تلف کالا، مستند به تقصیر ارسال کننده یا مرسل الیه باشد. مثل عیب در عدلبندی و عدم تناسب در بسته بندی و یا تحویل نگرفتن در مدت معمول. ج - تلف

۱- دفتر استانداردها و تدوین مقررات، پیشین، ص ۴۰.

۲- همان، ص ۴۲.

حمل و نقل مسئول حوادث و تقصیراتی است که در مدت حمل و نقل واقع شده، اعم از اینکه خود، مباشرت به حمل و نقل کرده و یا حمل و نقل کننده دیگری را مأمور کرده باشد. البته، در صورت اخیر حق رجوع متصدی حمل و نقل به کسی که از جانب او مأمور شده، محفوظ است. لذا تعدد متصدی حمل و نقل، مسئولیت اولین متصدی حمل، یعنی کسی که با ارسال کننده، طرف قرارداد است، را از بین نمی برد.

د - وظایف مرسل الیه

اصولاً در قرارداد حمل و نقل، گیرنده کالا شخصاً طرف معامله قرار نمی گیرد، مگر آنکه فرستنده و گیرنده یک نفر باشد و در قرارداد حمل، فرستنده کالا به نفع گیرنده، اعمالی انجام دهد. وظیفه مرسل الیه تحویل گرفتن مال التجاره است ولی باید مراقبت نماید که کالا صحیح و سالم باشد. زیرا همانگونه که ذکر شد اگر تحویل گیرنده، مال التجاره را بدون هیچگونه قید و شرطی قبول کند، دیگر علیه متصدی حمل و نقل نمی تواند، اقامه دعوی کند. علاوه بر آن اگر خسارتی که ظاهر نباشد به کالا وارد آمده باشد گیرنده موظف است در ظرف هشت روز پس از تحویل گرفتن کالا مراتب را به متصدی حمل و نقل اطلاع دهد. گفته شد که گیرنده، مستقیماً تعهدی در مقابل متصدی حمل و نقل ندارد و اختیار دارد از تحویل

مربوط به تعلیماتی باشد که ارسال کننده یا مرسل الیه داده اند. مثل اینکه به منظور صرفه جوئی، کالا با وسیله کندر و یا قطار بطنی السیر حمل شود و از بین برود. در حالیکه اگر با وسیله سریع السیر حمل می شد، سالم به مقصد میرسید. - تلف مربوط به حوادثی بوده که هیچ متصدی محتاطی نیز قادر به جلوگیری از آن نباشد. مانند حوادث مهم از قبیل سیل، زلزله، طوفان و جنگ که اصطلاحاً «فورس ماژور» نامیده می شود.

باید توجه داشت، حوادثی که در نتیجه بی احتیاطی یا عدم رعایت مقررات یا بی تجربگی یا عدم مهارت یا نقص فنی حادث گردد، نمی توان آنها را از مصادیق «فورس ماژور» قلمداد کرد. زیرا اینگونه حوادث، قابل جلوگیری و کنترل هستند. لذا، اگر در اثر اینگونه حوادث، مال التجاره آسیب دیده و یا تلف و تضرع گردد و یا گم شود، مسئولیت متصدی حمل و نقل را مرتفع نمی سازد.

ه - در صورتیکه مال التجاره بدون هیچ قیدی، قبول و کرایه آن تأدیه شود. در اینحال، اگر عیب و نقصی در کالا پدید آمده باشد، مطابق صدر ماده (۳۹۱) قانون تجارت، اقامه دعوی علیه متصدی حمل و نقل پذیرفته نخواهد شد. مگر در مورد تدلیس یا تقصیر عمده از سوی متصدی. همانگونه که قبلاً گفته شد، متصدی

گرفتن کالا خودداری کند ولی چون از عمل او خسارتی متوجه فرستنده کالا خواهد گردید اگر ارسال کالا طبق توافق قبلی بوده است، فرستنده کالا می تواند علیه گیرنده اقامه دعوی - جهت دریافت خسارات حاصله - بنماید.

بهر حال مطابق با ماده (۳۹۰) ق.ت. «اگر مرسل الیه میزان مخارج و سایر وجوهی را که متصدی حمل و نقل بابت مال التجاره مطالبه می نماید قبول نکند، حق تقاضای تسلیم مال التجاره را نخواهد داشت مگر اینکه مبلغ متنازع فیه را تا ختم اختلاف در صندوق عدلیه (دادگستری) امانت گذارد».

همچنین در صورتیکه بین مرسل الیه و متصدی حمل و نقل اختلافی باشد، دادگاه صلاحیتدار می تواند به تقاضای یکی از طرفین دستور دهد تا مال التجاره نزد شخص ثالثی گذارده شود یا عنداللزوم فروخته شود.

در صورتیکه تمام مخارج و وجوهی که بابت مال التجاره ادعا می شود پرداخت شود و یا به صندوق دادگستری سپرده شود، می توان از فروش مال التجاره جلوگیری به عمل آورد. در پایان این بحث اشاره به این مطلب لازم است که قانونگذار، حمل و نقل بوسیله پست را تابع مقررات قانون تجارت قرار نداده است.

هـ - حمل مسافر

امروزه حمل مسافر اهمیت زیادی پیدا کرده و قوانین دریایی و هوایی فصل مخصوصی به حمل مسافر اختصاص داده اند. شاید بتوان گفت حمل و نقل مسافرین لا اقل به اندازه حمل و نقل کالا اهمیت دارد، زیرا وجود اشخاص در محلهای مختلف منشأ آثار جدیدی میشود و در حقیقت حمل و نقل مسافرین که عامل کار در تولید ثروت هستند، کمک به ایجاد فایده و تولید ثروت است. قانون تجارت به هیچوجه اشاره به حمل مسافر ننموده است اما به موجب بند (۲) از ماده (۲) ق.ت. «تصدی به حمل و نقل از راه خشکی یا آب یا هوا به هر نحوی که باشد» جزء معاملات یا بهتر بگوییم اعمال تجارتي شناخته شده است و از اطلاق عبارت چنین استفاده می شود که تصدی به حمل و نقل اعم از حمل و نقل اشیاء و اشخاص است. بنابراین از نظر تصدی و انجام عمل تجارتي، فرقی بین متصدی حمل و نقل اشخاص و اشیاء نیست و قراردادی که در مورد حمل و نقل اشخاص بین متصدی و مسافر بسته میشود شامل قاعده عموم قراردادها و منطوق ماده (۱۰) قانون مدنی می باشد که «قراردادهای خصوصی نسبت به کسانی که آن را منعقد نموده اند... در صورتیکه مخالف صریح قانون نباشد، نافذ است». لیکن، مقرراتی که در باب هشتم قانون تجارت ذکر

شده است نوعاً شامل اشخاص نمی باشد و از این رو، با توجه به اطلاق بند (۲) از ماده (۲) قانون تجارت، لازم است قانون مذکور در این زمینه مورد بازنگری و اصلاح قرار گیرد. بهرحال، به لحاظ اهمیت حمل و نقل مسافر، تعرفه حمل کالا و مسافر با راه آهن دولتی ایران، مقرراتی برای حمل مسافر پیش بینی کرده است. به همین ترتیب آئین نامه اجرائی قانون مؤسسات حمل و نقل و تعمیرگاهها و گاراژهای عمومی، مقرراتی برای حمل مسافر مقرر داشته است. همچنین قانون مجازات متخلفین از تعرفه نرخ حمل کالا و مسافر (مصوب ۱۳۶۷/۱/۲۳) در مورد مسئولیت متصدیان حمل و نقل مقرراتی را پیش بینی نموده است.^۱

و- نتیجه گیری

از مجموع مطالبی که طی این مقاله، مورد بحث قرار گرفت، میتوان چنین نتیجه گیری نمود که امروزه مسأله حمل و نقل، چه در زمینه حمل کالا و چه در مورد حمل مسافر، اهمیت زیادی پیدا کرده و در حقیقت، عنصر اصلی و اساسی توزیع کالا و در نتیجه گردش ثروت به شمار میرود. همچنین حمل و جابجایی افراد، آنچنان قابل توجه است که در حال حاضر، قوانین و مقررات زیادی در این رابطه تصویب و

تدوین گردیده و به مرحله اجرا درآمده است. اکنون قسمت اعظم فعالیت شرکتهای هواپیمایی، راه آهن و حمل و نقل جاده ای به این امر مهم اختصاص یافته، بطوریکه روزانه هزاران نفر در داخل و خارج شهرها و کشورها در حال مسافرت و جابجایی هستند. نهایتاً شرکتهای بزرگ حمل و نقل داخلی و بین المللی که اشتغال به حمل و نقل کالا و مسافر دارند، در امر بازرگانی و تجارت، بویژه بازرگانی خارجی و تجارت بین الملل نقش مهمی را ایفاء می نمایند. حجم وسیع و روزافزون مبادلات و داد و ستد کالاها در داخل و خارج شهرها و کشورها، موجب رونق یافتن و اشتغال شرکتهای بزرگ حمل و نقل شده و این اشتغالات نیز به نوبه خود فعالیتهای مؤسسات تجاری دیگری را سبب گردیده است. بنحویکه، امروزه بخش قابل توجهی از عملیات بانکی، نظیر گشایش اعتبار و معاملات برواتی و اسناد تجاری دیگر در ارتباط با امر حمل و نقل صورت می گیرد. همچنین شرکتهای بیمه، بویژه در سطح بین المللی بموجب توسعه حمل و نقل بار و مسافر حدود فعالیت خود را افزایش داده اند و بطور کلی سازمانها و مؤسسات زیادی به علت گسترش صنعت حمل و نقل ایجاد و مشغول به کار شده اند.

و نقل بار و مسافر، کافی نبوده، مضافاً بر اینکه در مورد حمل مسافر احکامی مقرر نداشته و این در حالی است که بند (۲) از ماده (۲) قانون مذکور، تصدی به حمل و نقل از راه خشکی یا آب یا هوا را عمل تجارتي محسوب داشته که از اطلاق آن، حمل و نقل کالا و مسافر، استنباط می‌گردد. همچنین این مسأله، که حمل و نقل تابع مقررات وکالت باشد، مگر در موارد استثنایی که در قانون تجارت مذکور است، صحیح بنظر نمی‌رسد. لذا تجدیدنظر در قانون تجارت ایران در زمینه امور مذکور و نیز در موارد دیگری از قبیل ماده (۱)، ق.ت. در مورد تعریف تاجر و یا تصویب قوانین دیگری در این زمینه، با توجه به طبیعت دگرگون و تحول پذیر عملیات و امور تجارتي، ضروری بنظر میرسد.

بنابراین شایسته است در موقع تدوین و وضع قوانین، مراکز قانونگذاری کشورها، به حساسیت و اهمیت مسأله حمل و نقل و میزان تأثیر آن در امر بازرگانی و اقتصاد، توجه کافی داشته و مقرراتی متناسب با مسائل و نیازهای آن، وضع نمایند. مسائل این رشته از تجارت، اهمیت فراوانی دارد. از اینرو باید حقوق و وظایف و مسئولیتهای متصدیان حمل و نقل، ارسال کنندنده ها و مشتریها، بخصوص در زمینه تجارت بین المللی که موضوعات و مسائل زیادی را به دنبال دارد، مشخص شود و نیز از همین دیدگاه به مسأله حمل و نقل مسافر، با توجه به اهمیت آن، توجه کافی مبذول گردد.

قانون تجارت ایران (مصوب سال ۱۳۱۱) در زمینه حمل و نقل اعم از حمل

فهرست منابع و مأخذ :

- ۱- اعظمی زنگنه، عبدالحمید. حقوق بازرگانی، چاپ سوم. بی جا، بی نا، ۱۳۴۶.
- ۲- امامی، سید حسن. حقوق مدنی. شش جلد. چاپ سوم. تهران: انتشارات کتابفروشی اسلامیة، ۱۳۶۴.
- ۳- دفتر استانداردها و تدوین مقررات، مجموعه قوانین و مقررات معتبر حمل و نقل جاده‌ای. قانون مجازات عاملین متخلف در امر حمل و نقل کالا و قانون مجازات متخلفین از تعرفه نرخ کالا و مسافر. تهران: انتشارات معاونت حمل و نقل جاده‌ای وزارت راه و ترابری، ۱۳۶۷.
- ۴- ستوده تهرانی، حسن. حقوق تجارت. چهار جلد. تهران: انتشارات مرد مبارز، ۱۳۵۰. جلد چهارم.
- ۵- صقری، منصور. جزوه تجارت (۱). تهران: انتشارات دانشکده علوم قضایی و خدمات اداری، بی تا.
- ۶- قربانی، فرج الله. قوانین و مقررات اساسی - مدنی. تهران: انتشارات فردوسی، ۱۳۶۷.
- ۷- کاتبی، حسینقلی. حقوق تجارت. چاپ چهارم. تهران: انتشارات گنج دانش، ۱۳۶۷.
- ۸- وطنی، محمد حسن. قانون تجارت. تهران: انتشارات فردوسی. بی تا.