

# مطالعه تطبیقی آثار تقلب و تقصیر سنگین متصدی حمل و نقل

تاریخ دریافت: ۱۳۸۶/۲/۲۵

تاریخ تأیید: ۱۳۸۶/۸/۱۷

مسعود امانی\*

## چکیده

به منظور تسهیل امور مربوط به حمل و نقل مال التجاره‌ها قواعد مختلفی برای حمل و نقل هوایی، جاده‌ای، دریایی و ریلی پیش‌بینی شده است. در همه این قواعد محدودیت‌هایی برای مسئولیت متصدی حمل در فرض نقص کلی و جزئی محموله پیش‌بینی شده است. اما این قواعد محدودکننده در فرض تقلب و خطای عمدی متصدی حمل به اجرا گذاشته نمی‌شود. در بیشتر این مجموعه قواعد، خطای سنگین هم در حکم خطای عمدی دانسته شده است. در تشخیص مفهوم و مصداق خطای سنگین با توجه به نظریات علمای حقوق و رویه قضایی دادگاه‌های ملی عضو کنوانسیونها به نظر می‌رسد معیار برای تشخیص خطای سنگین، عرف خاص و حرفه‌ای متصدیان حمل و نقل باشد.

**واژگان کلیدی:** متصدی حمل و نقل، تقلب، تقصیر سنگین، خسارت به محموله،

محدودیت مسئولیت متصدی حمل.

\* دانشجوی دکتری حقوق خصوصی دانشگاه امام صادق (ع) (masoud\_amani\_ir@yahoo.com).

## مقدمه

به‌طور معمول در بسیاری از نظام‌های حقوقی قاعده‌ای موجود است که به موجب آن قاعده، شرط عدم مسئولیت یا تحدید مسئولیت مندرج در قرارداد در صورت ارتکاب تقصیری سنگین یا تقصیر عمدی ختثا خواهد شد و ذی‌نفع شرط حق استناد به آن را ندارد. این قاعده که تقصیر سنگین را در حکم تقصیر عمدی یا تقلب بدانیم، قاعده‌ای قدیمی است که حتی در حقوق رم نیز ریشه داشته است و با عبارت *culpa lata dolo equiparatur* بیان شده است و به همین جهت نشانه‌های این قاعده در اغلب کشورهای حقوق نوشته، مشاهده می‌شود (صفایی، ۱۳۷۵: ۲۵؛ ۶۱۱: ۱۳۷۵؛ ۲۵؛ ۶۱۱: ۱۳۷۵). (A. Weill and F. Terre, 1972: 611).

این قاعده معمولاً به درون معاهده‌های چندجانبه و کنوانسیون‌های بین‌المللی هم راه یافته است و محدودیتهایی را که این کنوانسیونها برای مسئولیتهای ناشی از قرارداد پیش‌بینی کرده‌اند تحت‌الشعاع خود قرار داده است؛ نمونه‌هایی از این امر را در ماده ۴۲ کنوانسیون OTIF و ماده ۴۴ کنوانسیون COTIF، ماده ۲۵ - ۱ کنوانسیون ورشو راجع به حمل و نقل هوایی، ماده ۱۴ پروتکل لاهه در سپتامبر ۱۹۵۵ راجع به حمل و نقل هوایی و ماده ۲۹ کنوانسیون CMR مشاهده می‌کنیم که به موجب همه این مواد، محدودیتهای پیش‌بینی شده، راجع به میزان مسئولیت متصدی حمل و نقل در اثر ارتکاب تقصیر سنگین یا تقصیر عمدی از بین می‌رود و متصدی حمل و نقل موظف به جبران تمامی خسارات وارد به صاحب کالا نیست.

در برخی کنوانسیونها هم که این قاعده به صراحت ذکر نشده است، به‌نظر می‌رسد از آن جهت بوده است که اصولاً محدودیتی برای جبران خسارت توسط متصدی حمل و نقل در نظر گرفته نشده، چرا که اصولاً مسئولیت متصدی حمل و نقل تابع قواعد عمومی است و محدودیتی قانونی برای جبران خسارت متصور نیست (Georges Ripert et Rene' Roblot, 1996: 828).

به هر حال، در این مختصر بر آنیم که تقلب و تقصیر سنگین و اثر آن را بر مسئولیت متصدی حمل و نقل در کنوانسیون بروکسل، CMR، COTIF، و حقوق ایران بررسی کنیم. بدین جهت، ابتدا به تعریف تقلب و تقصیر سنگین (الف) و سپس به اثر آن در مسئولیت متصدی حمل و نقل (ب) می‌پردازیم. در نهایت از اثر تقلب و تقصیر سنگین در مهلت اقامه دعوی (ج) بحث می‌کنیم.

## الف. تعریف تقلب و تقصیر سنگین

همان‌طور که از ماده ۱۱۵۰ قانون مدنی فرانسه برمی‌آید تقلب عبارت است از خطای عمدی (willful misconduct, faut intentionnelle) که حتی در مورد خسارات غیرقابل پیش‌بینی در زمان انعقاد قرارداد هم مقصر را موظف به جبران می‌کند (Boris Stark, 1972: 611).

رویه قضایی فرانسه بعد از بحث‌های فراوان، تقصیر سنگین (faut lourde) را در زمره تقصیر عمدی به‌شمار آورد. به موجب این نظر، حتی اگر عدم اجرای قرارداد نتیجه تقلب هم نباشد، ولی به خاطر ارتکاب یک تقصیر سنگین از متعهد به‌وجود آمده باشد، شروط محدودکننده مسئولیت (clause limitative) بی‌اثر است. در این مورد فقط کافی است که طلبکار، تقصیر سنگین بدهکار را برای مطالبه خسارت کامل اثبات نماید.

اما به نظر می‌رسد یک تفاوت عمده بین تقلب (dol) و تقصیر سنگین موجود است: تقلب تقصیری عمدی است، در حالی که تقصیر سنگین عمدی نیست. در هر حال، رویه قضایی تقصیر سنگین را در حکم تقلب دانسته و دشواریهای اثبات قصد متقلبانه را آسان نموده است. ولی باید توجه داشت که نه قانونگذار فرانسه و نه رویه قضایی آن، تقصیر سنگین را تعریف نکرده‌اند و تنها علمای حقوق تعاریفی ارائه داده‌اند. عده‌ای تقصیر سنگین را عبارت از آن نوع تخطی می‌دانند که انسان فاقد مهارت کافی هم، چنان تخطی را مرتکب نشود (جعفری لنگرودی، ۱۳۵۷: ۱۰۵۱). این تعریف شبیه تعریفی است که برخی از حقوقدانان فرانسوی داده‌اند و گفته‌اند: تقصیر سنگین عبارت از جهل بر اموری است که کم‌هوش‌ترین اشخاص درک می‌کنند و ترک تدابیری که کم‌دقت‌ترین اشخاص اتخاذ می‌کنند.

بعضی دیگر از دانشمندان فرانسوی، در تعریف تقصیر سنگین به عنصر قابلیت پیش‌بینی بسیار توجه داشته‌اند و تقصیر سنگین را عبارت از رفتار تخلف‌آمیزی دانسته‌اند که شخص می‌تواند و باید پیش‌بینی کند که از عمل او زیانی به دیگری وارد خواهد شد. به‌نظر برخی رویه قضایی فرانسه در هر مورد ضابطه و معیار خاصی را پذیرفته است. این عده از حقوقدانان شواهدی هم از میان رویه قضایی

برای هر کدام ذکر کرده‌اند (صفایی، همان: ۴۲۹ - ۴۳۰):

۱. در برخی آراء، فاحش بودن تقصیر مورد توجه واقع شده است. بنابراین، تقصیر سنگین عبارت است از: یک عمل احمقانه، یک تقصیر بزرگ، عملی که حاکی از سبک‌سری شدید باشد.
  ۲. جنبه اساسی تعهد برای احراز تقصیر سنگین در برخی از آراء مورد توجه قرار گرفته است. مثلاً یکی از تعهدات اساسی پزشک آن است که بیماری مریض خود را تشدید نکند. پس پزشکی که به مریض خود خون یک فرد مبتلا به سفلیس را تزریق می‌کند، مرتکب تقصیر سنگین شده است. همچنین تحویل کالا از سوی متصدی حمل و نقل به شخص ثالثی که سمت لازم جهت دریافت آن را ندارد، یک تقصیر سنگین محسوب شده است.
  ۳. احتمال بسیار تحقق ضرر نیز یکی از عوامل مؤثر در تشخیص تقصیر سنگین است.
  ۴. عدم مراقبت و نقص سازماندهی ممکن است ورود خسارت را اجتناب‌ناپذیر نماید و از این رو تقصیر سنگین به‌شمار آید. بنابراین، کارخانه‌داری که محلی را به‌عنوان رختکن کارکنان خود تعیین می‌کند، ولی برای اشیای تودیع شده مراقبتی در نظر نمی‌گیرد، مرتکب تقصیر سنگین شده است.
  ۵. صلاحیت و مهارت حرفه‌ای متخلف نیز عاملی مؤثر در تحقق تقصیر سنگین به‌شمار آمده است.
  ۶. تکرار نیز یکی از معیارهای تقصیر سنگین دانسته شده است.
  ۷. و در نهایت ارزش مال خسارت دیده نیز در تشخیص تقصیر سنگین مهم ارزیابی شده است (همان: ۴۳۰).
- بعد از دسته‌بندی فوق به این نتیجه رسیده‌اند که: «معیار تشخیص تقصیر سنگین در یک معیار ساده و کلی مانند قابل پیش‌بینی بودن زیان خلاصه نمی‌شود».
- با احترام به نظر فوق، به نظر می‌رسد که رویه قضایی فرانسه برای تشخیص تقصیر سنگین به هیچ‌یک از موارد هفت‌گانه فوق نظر نداشته است، بلکه آنچه ما به‌عنوان ضابطه می‌پنداریم، مصداق عرف خاص در تشخیص تقصیر سنگین در هر مورد بوده است (A. Weill and F. Terre, 1980: 467). چنان‌که در رأی که اخیراً از دیوان کشور فرانسه صادر شده، دادگاه تقصیر سنگین را تعبیر به یک بی‌دقتی با اهمیت استثنایی

نموده است که نشانه عدم صلاحیت متصدی حمل و نقل برای اجرای مأموریتی است که به او واگذار شده است.\*

در این مورد، دیوان عالی سرعت بیش از حد راننده را عنصر تشکیل دهنده یک تقصیر سنگین دانسته است. بدیهی است دادگاه در اینجا عرف خاص را در حمل و نقل در نظر داشته است و نه آنکه در مقام تطبیق ضابطه‌ای خاص با مورد باشد. در رأی دیگری دیوان کشور بر دادگاه پژوهشی ایراد گرفته که چرا رها کردن یدک‌کش در محوطه پارکینگ جاده‌ای در تمام شب را، بدون اینکه محافظت خاصی از آن شود، تقصیر سنگین تلقی ننموده و بنابراین ماده ۲۹ کنوانسیون CMR را نقص کرده است.\*\* در حقوق ایران هم برخی حقوقدانان در تعیین معیار تقصیر سنگین به عرف ارجاع داده‌اند و گفته‌اند کاری که در نظر انسان متعارف و آگاه به احتمال زیاد منجر به ورود خسارت به دیگری شود، در حکم عمد است، هر چند قصد مرتکب تفنن یا تظاهر به شجاعت و مانند اینها باشد (کاتوزیان، ۱۳۷۸: ۷۲۴).

ماده ۱۱۶ قانون دریایی هم در مورد محرومیت از حق استفاده از تحدید مسئولیت، فعل یا ترک فعلی را که با علم بر احتمال وقوع خسارت انجام می‌شود در حکم اضرار عمدی دانسته است. بهتر است در این ضابطه هم ملاک تشخیص علم بر احتمال وقوع خسارت را تشخیص عرف خاص بدانیم، زیرا اثبات علم شخصی متصدی حمل و نقل امری بسیار سخت و دشوار است.

مهم‌ترین اثری که غالب کنوانسیونهای بین‌المللی برای تقلب و تقصیر سنگین متصدی حمل و نقل در نظر گرفته‌اند، نادیده گرفتن حداکثر میزان مسئولیتی است که این کنوانسیونها برای متصدی حمل و نقل پیش‌بینی کرده‌اند و در واقع در فرض تقلب و تقصیر سنگین، متصدی حمل و نقل ناچار است که از عهده تمامی خساراتی که به صاحب کالا یا ارسال‌کننده آن وارد آمده است برآید.

اثر دیگری که در برخی کنوانسیونهای بین‌المللی برای تقلب و تقصیر متصدی حمل و نقل در نظر گرفته‌اند، راجع به مرور زمان یا مهلت اقامه دعوی خسارت است که در فرض تقلب و تقصیر سنگین وی غالباً مهلت اقامه دعوی را افزایش داده‌اند.

\* Cour de cassation, chambre commerciale, 3mars 1998, pub, bulltin 1998, N 92. P. 74.

\*\* Cass. Commerc, 14 juin 1994, Bulletin 1994, IV N 22, P. 173.

## ب. اثر تقلب و تقصیر سنگین در مسئولیت متصدی حمل و نقل

در بیشتر کنوانسیونهای بین‌المللی راجع به حمل و نقل، به تقصیر سنگین و تقلب در رابطه با تحدید مسئولیت اشاره شده است که ما در اینجا به سه کنوانسیون یعنی کنوانسیونهای CMR، کنوانسیون Bruxelles و کنوانسیون COTIF اشاره می‌کنیم و در انتها وضعیت تقصیر سنگین در حقوق ایران را بررسی می‌کنیم.

### ب-۱. کنوانسیون حمل و نقل بین‌المللی کالا از طریق جاده (CMR)

ماده ۲۹ کنوانسیون CMR چنین مقرر می‌دارد:

۱. چنانچه خسارت وارد شده به کالا در نتیجه قصور یا خلاف عمدی از ناحیه حمل‌کننده باشد و برابر قانون محل دادگاه یا دیوانی که به موضوع رسیدگی می‌کند در حکم خطای عمدی تلقی شود، در چنین صورتی حمل‌کننده حق استفاده از مقررات این فصل را که مسئولیت او را رفع یا محدود یا بار اثبات دعوی را از گردن او ساقط می‌کند نخواهد داشت.
  ۲. مقررات بند بالا در صورتی که قصور یا خلاف عمدی از طرف نمایندگان و کارکنان و سایر اشخاصی رخ داده باشد که متصدی حمل و نقل از خدمت آنها در کار حمل استفاده می‌کند، مادامی که نمایندگان، کارکنان یا اشخاص یاد شده در حدود وظیفه شغلی خود عمل نموده باشند نیز جاری خواهد بود. علاوه بر این، در چنین موردی نمایندگان، کارکنان یا اشخاص مورد بحث حق ندارند درباره مسئولیت شخصی خود از مقررات فصل یاد شده در بند (۱) استفاده کنند.
- در صورت فقدان کالاها، جبران خسارت باید بر مبنای قیمت کالاها در محل و زمان تحویل که بر مبنای آن هزینه حمل و نقل و سایر هزینه‌های جاری حمل و نقل محاسبه شده انجام شود (Georgesripert et Renerobiot, 1996: 894). این خسارت نمی‌تواند از ۸/۳۳ واحد محاسبه برای هر کیلوگرم بار تجاوز نماید.
- از طرف دیگر، خسارت تأخیر باید بر مبنای هزینه حمل و نقل صورت گیرد و نمی‌تواند فراتر از آن باشد.\*

اما محدودیتهایی که کنوانسیون پیش‌بینی کرده است در دو مورد نادیده گرفته

\* Bordeaux, 9 fevrier 1972, RTPCOM. 1972, 454.

می‌شود: نخست آنکه فرستنده نفع ویژه‌ای را در تحویل به موقع کالا ذکر کرده و مالیات و هزینه‌های مربوط را پرداخته باشد. دیگر آنکه متصدی حمل و نقل یا نمایندگان او مرتکب تقلب یا تقصیری شده باشند که در قانون دولت قاضی رسیدگی کننده به عنوان تقصیر سنگین شناخته می‌شود. پس قاضی رسیدگی کننده باید مفهوم تقلب یا تقصیر سنگین را مطابق حقوق ملی خود احراز کند و کنوانسیون ضابطه‌ای را در این مورد ارائه نمی‌دهد.

در حقوق اروپای قاره‌ای، همان‌طور که پیش‌تر اشاره شد، دو مفهوم جداگانه وجود دارد: نخست «خطای سنگین» و دوم تقلب. درباره کنوانسیون CMR مشکل از آنجا بروز می‌کند که باید معین نمود که چه تقصیری را دادگاه ملی معادل تقلب می‌داند. در حقوق فرانسه اغلب موضوع بدین صورت حل شده است که مطابق رویه قضایی مفهوم «خطای سنگین» معادل با تقلب دانسته شده است. به بیان دیگر، هیچ تفاوتی میان این دو مفهوم قائل نمی‌شوند و این سؤال که مفهوم معادل با «تقلب» چیست در حقوق فرانسه و دادگاههای آن کشور در مورد ماده ۲۹ کنوانسیون مطرح نمی‌شود.

اما در حقوق بلژیک مصداقی برای خطای معادل با تقلب به رسمیت شناخته نمی‌شود و هم رویه قضایی و هم دکتترین، شبیه‌سازی خطای سنگین با تقلب را به گونه‌ای که در دادگاههای فرانسه معمول است محکوم می‌سازد. در حقوق بلژیک این نظر پذیرفته شده است که مقصود از مفهوم خطای معادل با تقلب در ماده ۲۹ کنوانسیون فراهم ساختن زمینه‌ای اضافی برای محروم نمودن متصدی حمل و نقل از حمایت‌های کنوانسیون در آن دسته از نظام‌های حقوقی نیست که مفهوم تقلب را به رسمیت شناخته‌اند، بلکه به عکس، مقصود توانمند ساختن دادگاههای آن دسته از کشورهایی است که مفهوم تقلب را در نظام حقوقی خود ندارند. به همین دلیل، دادگاههای بلژیک خطای عامدانه و اختیاری متصدی حمل و نقل را که او به واسطه شغلش باید می‌دانست که منجر به بروز خسارت به کالاها می‌شود، معادل با تقلب نمی‌دانند (Messent & A. Glass, 2000: 224/226).

اما به نظر می‌رسد اگر چه نمی‌توان برای این مسئله یک جواب یکسان در تمام کشورهای اروپایی یافت، اما اغلب کشورها تمایل دارند که الگوی فرانسوی را بپذیرند

و خطای سنگین را معادل با تقلب بینگارند. زیرا مشکلی که نظریه بلژیکی دارد آن است که در عمل بسیار مشکل است که تقلب متصدی حمل و نقل را اثبات نمود، در حالی که برعکس، اثبات خطای سنگین متصدی حمل با توجه به اوضاع و احوال او ممکن است. به همین جهت، دادگاههای آلمان هم در محدوده ماده ۲۰ خطای سنگین را معادل با تقلب دانسته‌اند (Ibid: 225).

اما سؤال اینجاست که ملاک و معیار احراز خطای سنگین چیست و چگونه باید خطای سنگین را از غیر آن بازشناخت. دیوان کشور فرانسه در یک مورد که دادگاه پژوهشی در دادخواستی که به منظور جبران خسارتهای ناشی از فقدان کالاها متعاقب سرقت کامیون داده شده بود و دادگاههای پژوهشی محدودیتهای ماده ۲۳ کنوانسیون CMR را نادیده گرفته بود، این تصمیم دادگاه پژوهشی را به این استناد می‌شکند که دادگاه پژوهشی هیچ وضعیت سازنده‌ای یک غفلت بسیار مهم را که معادل تقلب باشد و نشانگر عدم شایستگی متصدی حمل و نقل در اجرای مأموریت پذیرفته شده به واسطه قرارداد حمل و نقل باشد، احراز نکرده است، بنابراین دادگاه پژوهشی پایه و اساس قانونی برای رأی ارائه نکرده است.\*

در این رأی، دادگاه پژوهشی برای حذف محدودیت جبران خسارت پیش‌بینی شده در ماده ۲۳ کنوانسیون (CMR) اعلام می‌کند که سرقت در پارکینگ ساختمانهای ماری (Mary) در کورنو (Courneuve) اتفاق افتاده است و کامیون که باید به دستگاه دزدگیر مجهز باشد، بدون مراقبت رها شده است و با توجه به اینکه مبلغ کالاها به ۶۲۵۹۴۸ فرانک می‌رسیده است، یک خطای فاحش را که معادل تقلب است احراز می‌کند. ولی همان‌طور که ذکر شد، دیوان کشور با توجه به موقعیت پارکینگ و احتمال عرفی وقوع سرقت در چنین جایی و با توجه به اینکه پارکینگ مذکور دارای نگهدارنده بوده است، این احراز تقصیر سنگین را به رسمیت نمی‌شناسد و رأی دادگاه پژوهشی را می‌شکند.

در رأی دیگری دادگاه پژوهشی با توجه به ملاحظاته‌اش همه عناصر یک تقصیر سنگین را احراز می‌کند، ولی نتایج قانونی آن را با توجه به ماده ۲۹ کنوانسیون (CMR)

\* Cass. Com, janvier 1988, Bull IV, N 8, P. 6.

استنتاج نمی‌کند و به همین دلیل دادگاه عالی رأی دادگاه پژوهشی را نقص می‌کند.\*

جریان از این قرار بوده است که دادگاه پژوهشی احراز می‌کند که سبقت بی‌جای راننده کامیون از اتوبوس گردشگری باعث ایجاد حادثه شده است؛ لذا، حادثه قابلیت انتساب به فعل ثالث (اتوبوس گردشگری) را نداشته است. علاوه بر این، سرعت بیش از حد مجاز راننده کامیون هم به خودی خود عنصر سازنده یک تقصیر سنگین بوده است. بنابراین موضوع ماده ۲۹ کنوانسیون محقق شده است. پس از آن دیوان کشور بیان می‌کند که با عنایت به موضوعات مذکور، تقصیر سنگین راننده کامیون یک غفلت خارق‌العاده را ظاهر می‌سازد که معادل تقلب است و نشان‌دهنده بی‌صلاحیتی متصدی حمل و نقل در انجام مأموریتی بوده است که به او واگذار شده است.

همان‌طور که ملاحظه شد، در هر دو رأی مذکور قضات دیوان کشور به دنبال احراز تقصیری به‌عنوان تقصیر سنگین و معادل تقلب هستند که ناشی از یک غفلت (negligence) فوق‌العاده مهم باشد که نشان‌دهنده بی‌صلاحیتی متصدی حمل و نقل در انجام مأموریتی باشد که به او واگذار شده است.\*\*

به‌نظر نگارنده، در آرای فوق قضات دیوان کشور فرانسه به‌دنبال احراز تقصیر سنگین در عرف خاص متصدیان حمل و نقل‌اند، زیرا مسلم است که تشخیص صلاحیت متصدی حمل نیازمند شناخت قواعد حرفه‌ای حمل و نقل است که بدون مراجعه به عرف خاص متصدیان حمل (customary law) ممکن نیست.

مسئله دیگری که در خصوص ماده ۲۹ ممکن است طرح شود آن است که بند ۱ ماده ۲۹ هنگامی که به خسارت (damage) ارجاع می‌دهد، این پرسش را پدید می‌آورد که آیا این بند فقط خسارتهای فیزیکی وارد به کالاها را دربرمی‌گیرد و عدم‌النفع (financial loss) را پوشش نمی‌دهد. به‌نظر می‌رسد باید وسیع‌ترین معنا را برای واژه خسارت در نظر گرفت، به‌طوری که هم خسارات مادی و هم عدم‌النفع را دربرگیرد\*\*\* (Messent & A. Glass, op.cit: 222).

\* La Faute Lourde doit Setendre d'une negligence d'une gravite confinant au dol et denotant linaptitude du transporteur, maitre de son action a accomplir Lamission qui Lui a ete confiee.

\*\* Cass, com, 3 mars, 1998, Bull. IV N. 99 P. 94.

\*\*\* بنگرید به دعوی آداماستوس (Adamastos) علیه شرکت نفتی انگلوساکسون سال ۱۹۵۸ (lloyde Re P. 73) که کلمه «Loss or damage» در بند ۲ ماده ۴ «Hague, Rules» به خسارات مادی محدود نشده است.

البته ذکر این نکته ضروری است که محرومیت متصدی حمل و نقل از حمایت‌های مندرج در کنوانسیون فقط در مورد خساراتی صادق است که نتیجهٔ تقلب یا خطای سنگین باشد. در نتیجه هنگامی که خطای عمدی یا تقلب به وقوع می‌پیوندد، علاوه بر آنکه حسب مادهٔ ۲۹ هیچ‌یک از حمایت‌های قسمت پنجم کنوانسیون (مواد ۲۹-۱۷) و به‌ویژه محدودیت‌های راجع به مسئولیت متصدی حمل و نقل مندرج در مادهٔ ۲۳ در اختیار خوانندهٔ دعوی نخواهد بود، بلکه اگر نرخ مبادله (rate of exchange) موضوع بند ۲ مادهٔ ۲۷ به نفع خواهان نباشد، از آن هم صرف‌نظر خواهد شد. به همین ترتیب، اگر چه مهلت مرور زمان اقامهٔ دعوی کلاً از بین نمی‌رود، اما از یک سال به سه سال افزایش می‌یابد (Malcolm A. Clarke, 1997: 378-379).

## ب-۲. تقلب و خطای سنگین در کنوانسیون بروکسل

در حقوق فرانسه قانون مصوب ۱۹۳۶ می‌گوید جبران خسارت در هیچ صورتی نمی‌تواند فراتر از سقفی باشد که آن قانون معین کرده است، اما رویهٔ قضایی فرانسه براساس قاعدهٔ معروف *cupla lata dolo equipqtur* سقف تعیین شده برای جبران خسارت را در مورد تقلب قابل اعمال ندانسته است. نهایتاً از زمان تغییر قانون در سال ۱۹۸۶ پیش‌بینی شده است که علاوه بر مورد تقلب در یک مورد دیگر هم جبران نامحدود خسارتها اعمال می‌شود و آن هم خطای سنگین و نابخشودنی متصدی حمل و نقل است (Rodiere, 1997: 359).

کنوانسیون بروکسل در این مورد حکمی ندارد، یعنی بیان نکرده است که آیا در صورت وقوع تقلب محدودیت مسئولیت باز هم جاری است یا خیر. اما رویهٔ قضایی فرانسه این اصل را که تقلب استثنای بر همهٔ قواعد است جاری ساخته است و بنابراین از اجرای محدود مسئولیت در مورد تقلب خودداری نموده است. به‌نظر می‌رسد در حقوق ایران هم با توجه به ممنوعیت سوء استفاده از حق، مطابق اصل چهلم قانون اساسی، متصدی حمل و نقل نباید بتواند از محدودیت‌های پیش‌بینی شده در کنوانسیون بروکسل در مورد تقلب و تقصیر سنگین استفاده نماید. علاوه بر آن، رویهٔ قضایی فرانسه هم می‌تواند مرجعی برای قضات دادگاه‌های ایران در پرونده‌های مشابه باشد،

چرا که پذیرفتن مسئولیت محدود برای متصدی حمل و نقل در موارد تقلب و تقصیر سنگین اصولاً با قواعد نظم عمومی چندان سازگار به نظر نمی‌رسد. با توجه به اینکه قانونگذار فرانسوی اقدام به تعیین تکلیف این موضوع در اصلاحات سال ۱۹۸۶ در ماده ۲۸ بند ۶ قانون ۱۹۶۶ نموده است، به نظر می‌رسد که اقدام مشابه قانونگذار ایران هم در این مورد مفید باشد. البته قابل ذکر است ماده ۱۱۶ قانون دریایی ایران مصوب ۱۳۴۴ راهگشاست.

### ب- ۳. تقلب و خطای سنگین در کنوانسیون COTIF

ماده ۴ کنوانسیون COTIF چنین مقرر می‌دارد:

هر گاه از بین رفتن کالا و آسیب دیدگی آن یا تأخیر در مهلت تحویل کالا و یا اینکه عدم اجرا و یا اجرای ناقص خدمات فرعی راه‌آهن که به وسیله مقررات یکنواخت پیش‌بینی شده است، در اثر تقلب یا خطای فاحشی باشد که مسئولیت آن متوجه راه‌آهن است، راه‌آهن باید پس از اثبات موضوع، خسارت مربوط را به‌طور کامل جبران نماید. با وجود این مورد خطای فاحش، غرامت محدود است به دو برابر حداکثر مبالغی که در مواد ۲۵، ۲۶، ۳۰، ۳۲، ۳۳، ۴۲، ۴۳، ۴۶ پیش‌بینی شده است. همان‌طور که ملاحظه می‌شود، در این ماده بین تقصیر سنگین و تقصیر عمدی تفاوت قائل شده است و در مورد تقلب یا تقصیر عمدی هیچ حدی را برای مسئولیت متصدی حمل پیش‌بینی نکرده است و به بیان دیگر او را مکلف به جبران همه خسارتها نموده است، اما در مورد تقصیر سنگین، مسئولیت متصدی حمل را تا دو برابر حداکثر میزان مسئولیتهای پیش‌بینی شده در کنوانسیون افزایش داده است. به نظر می‌رسد، با عنایت به مطالب پیش‌گفته، تفاوت بین تقصیر سنگین و تقصیر عمدی هم از آن جهت که تقصیر سنگین غیرارادی است، ولی در تقصیر عمدی احراز سوءنیت لازم است، روشن باشد. لذا اگر متعهد با اراده از اجرای تعهد خودداری نماید و به این موضوع علم داشته باشد که این عمل او موجب خسارت طرف دیگر خواهد شد، گرچه قصد ورود خسارت به آن طرف را نداشته باشد، ولی باز هم تقصیر عمدی صادق است. به‌خلاف تقصیر سنگین، این غفلت غیرقابل بخشش است؛ اگر چه در آن نه قصد ورود زیان در بین است و نه به خسارتی که به طرف مقابل ممکن است وارد شود آگاهی وجود دارد.

## ب-۴. تقلب و تقصیر در ماده ۳۹۱ قانون تجارت ایران

ماده ۳۹۱ قانون تجارت ایران مقرر می‌دارد:

اگر مال‌التجاره بدون هیچ قیدی قبول و کرایه آن تأدیه شود، دیگر بر علیه متصدی حمل و نقل دعوی پذیرفته نخواهد شد مگر در مورد تدلیس یا تقصیر عمده. به‌علاوه متصدی حمل و نقل مسئول آواری غیرظاهر نیز خواهد بود، در صورتی که مرسل‌الیه آن آواری را در مدتی که مطابق اوضاع و احوال، رسیدگی به مال‌التجاره ممکن بود به‌عمل آید و یا بایستی به‌عمل آمده باشد مشاهده کرده و فوراً پس از مشاهده به متصدی حمل و نقل اطلاع دهد. در هر حال این اطلاع باید متتها تا هشت روز بعد از تحویل گرفتن مال‌التجاره داده شود.

در تبیین مراد ماده ۳۹۱ گفته‌اند (ستوده تهرانی، ۱۳۷۶: ۸۷) که تحویل کالا از وظایف گیرنده کالا است، ولی قانون تجارت برای او این حق را مقرر داشته است که فقط در صورت سلامت، کالا را تحویل بگیرد. ماده ۳۹۱ می‌گوید که اگر گیرنده، کالا را تحویل گرفت و کرایه آن را تأدیه نمود، دیگر علیه متصدی حمل و نقل ادعایی پذیرفته نیست؛ یعنی اگر گیرنده کالا خرابی در کالا مشاهده کرد، باید از تحویل آن خودداری کند. اما بر این اصل استثنایی وارد آمده است و آن هم در صورت تدلیس یا تقصیر عمده متصدی حمل و نقل است که در این صورت گیرنده کالا فرصت دارد ظرف هشت روز این عیب و نقص را به متصدی حمل اطلاع دهد. اما نویسنده محترم در مورد چگونگی اثبات تقصیر عمده یا تدلیس متصدی حمل توضیح نمی‌دهد. گرچه بدیهی است در اینجا بار اثبات تقصیر عمده و تدلیس بر عهده گیرنده کالا است.

تدلیس در حقوق ایران واژه‌ای شناخته شده است و مطابق نص ماده ۴۳۸ قانون مدنی عبارت است از عملیاتی که موجب فریب طرف معامله شود. در توضیح این معنا گفته‌اند: (امامی، ۱۳۷۷: ۴۹۶) برای تحقق تدلیس دو شرط لازم است: شرط اول آن است که عملیاتی انجام شود که ممکن است گفتار یا کردار فروشنده در نمایاندن صفت کمالی باشد که در واقع موجود نیست و یا اینکه نقصی را که موجود است به‌واسطه این رفتار و گفتار از دیده طرف مقابل پوشاند. شرط دوم آن است که رفتار و کردار موجب فریب طرف معامله باشد و در ما نحن فیه مثلاً متصدی حمل و نقل با عملیات خاصی،

شکستگی یا ترک حاصل شده در سنگهای قیمتی مورد حمل را ببوشاند و گیرنده کالا هم متوجه آن ترک یا شکستگی نشود.

اما از آنجا که مفهوم «تقصیر سنگین» عبارتی مقتبس از حقوق فرانسه بوده است، اصولاً حقوقدانان ایرانی تلاشی در جهت کاوش معنای آن نکرده‌اند و عده‌ای هم مانند دکتر کاتوزیان تشخیص آن را به عرف واگذار می‌نمایند و عده‌ای هم مانند دکتر لنگرودی در تعریف آن به تعاریف فرانسویها از آن بسنده می‌کنند که نظر هر دو پیش‌تر ذکر شد. اما به نظر می‌رسد ادبیات قانونی ما در این زمینه راهگشا باشد. ماده ۱۱۶ قانون دریایی ایران مصوب سال ۱۳۴۳، معیاری را در تمیز تقصیر سنگین داده است و فعل یا ترک فعلی را تقصیر سنگین می‌داند که با علم بر احتمال وقوع خسارت انجام می‌شود. در این تعریف، ضابطه تشخیص، «علم بر احتمال ورود خسارت» دانسته شده است. برخی به این ماده ایراد گرفته‌اند که چون معیار بر مبنای علم شخصی متصدی حمل و نقل بنا شده است، گرهی از کار گشوده نمی‌شود؛ چرا که اثبات علم شخصی در عمل بسیار مشکل است (کاتوزیان، همان: ۷۲۵).

ولی به نظر می‌رسد این قانون را باید در حال و هوای تخصصی بودن آن تفسیر کرد و ظاهراً مراد مقنن علم نوعی افراد این حرفه بوده است و قبول دعوی عدم علم بر ورود خسارت از جانب متصدی حمل در موردی که نوع افراد آن صنف چنین عملی را موجب ورود خسارت می‌دانند و با توجه به اینکه ظاهر در آن است که متصدی حمل متخصص در امر حمل و نقل باشد، چندان آسان نیست، لاقلاً باید بگوییم در این گونه امور، بار اثبات ادعای عدم علم بر عهده متصدی حمل خواهد بود؛ گرچه پذیرش چنین ادعایی هم چندان موافق اصول نیست.

### ج. اثر تقلب و تقصیر سنگین در مهلت اقامه دعوی

اصولاً در کنوانسیونهایی که برای جبران خسارت فرستنده یا صاحب کالا توسط متصدی حمل و نقل محدودیتی قائل شده‌اند و برای اقامه دعوی خسارت توسط ذی‌نفع مهلتی را پیش‌بینی نموده‌اند که پس از گذشتن آن دعوی مشمول مرور زمان می‌شود، این مهلت اقامه دعوی را در صورت ارتکاب تقلب یا تقصیر سنگین افزایش

داده‌اند. چنان‌که ماده ۳۲ کنوانسیون CMR مقرر می‌دارد که: «تقلب و تقصیر سنگین موجب می‌شود که مدت مرور زمان به سه سال افزایش یابد».

کنوانسیون CMR اصولاً مدت مرور زمان را یک سال پیش‌بینی نموده است، اما این مهلت در صورت بروز تقلب یا تقصیر سنگین به سه سال افزایش می‌یابد (Georges Ripert, Ibid: 532).

در پرونده‌ای، یک شرکت حمل و نقل تعهد می‌کند که باری را از میلان به اسپانیا ببرد. کامیون متعلق به این شرکت در ۱۰ می ۱۹۶۷ واژگون می‌شود و تمام کالای کامیون نابود می‌شود. دعوی جبران خسارت در ۱۳ آوریل ۱۹۷۰ مطرح می‌شود، اما شرکت بیمه که در اینجا مسئول جبران خسارت است ایراد مرور زمان را مطرح می‌کند. در پاسخ به ایراد طرح شده، به ماده ۳۲ کنوانسیون استناد می‌شود که در صورت وقوع تقلب یا تقصیر سنگین که معادل با تقلب باشد، مرور زمان به سه سال افزایش می‌یابد. در نتیجه دادگاه تجدیدنظر شرکت بیمه لافوند (Lafond) را محکوم به پرداخت خسارت شرکت یا کمپانی زوریخ (Zurich) می‌نماید.

از این رأی به این استناد فرجام خواسته می‌شود که احراز تقصیر سنگین معادل تقلب باید مطابق قانون قاضی رسیدگی‌کننده باشد و این مورد در قانون فرانسه تقصیر سنگین معادل تقلب نیست؛ پس دادگاه پژوهشی برای رأی خود مبنای قانونی ذکر نکرده است و بنابراین رأی قابل فرجام است.

دادگاه فرجامی در نهایت چنین نظر می‌دهد: با توجه به اینکه مطابق ماده ۳۲ کنوانسیون CMR در مواردی که تقصیر ارتکاب یافته مطابق قانون دادگاه رسیدگی‌کننده معادل تقلب تلقی می‌شود، مرور زمان سه‌ساله خواهد بود، با توجه به اینکه دادگاه پژوهشی به خوبی دریافته است که مهلت مرور زمان سه سال در موارد ارتکاب تقصیر سنگین از جانب متصدی حمل و نقل و نمایندگان او قابل اجراست و با عنایت به اینکه دادگاه پژوهشی احراز کرده است که حادثه دو ساعت و نیم بعد از حرکت کامیون از مبدأ اتفاق افتاده است و با توجه به اینکه کامیون در بزرگراه سه بانده (auto route a trois voiss) بوده که دو بانده دیگر آن آزاد بوده و آزادراه روشنایی کافی داشته و هیچ مانعی برای ترمز یا عبور کامیون نبوده است، پس ادعای متصدی حمل و نقل مبنی بر

واژگون شدن پس از برخورد اتومبیل دیگری با پشت کامیون با توجه به سرعت هفتاد کیلومتری کامیون صحیح نیست؛ زیرا برخورد وسیله نقلیه دیگری با پشت کامیون در این شرایط موجب واژگونی کامیون نمی‌شود. پس دادگاه پژوهشی با اظهارات فوق امکان نظارت دادگاه فرجامی را فراهم آورده است و با توجه به اظهارات مذکور کوتاهی و تقصیر ویژه نسبت به تعهدات هر متصدی حمل و نقل حرفه‌ای صورت گرفته است. پس دادگاه فرجامی رأی فرجام خواسته را تأیید می‌کند.\*

آنچه در این رأی شایستگی توجه ویژه دارد، استناد دادگاه فرجامی به عرف خاص متصدیان حمل و نقل حرفه‌ای است و احراز تقصیر سنگین متصدی حمل و نقل با معیار احتیاطهایی که نوعاً متصدیان حرفه‌ای حمل و نقل انجام می‌دهند.

در حقوق ایران هم ماده ۳۹۱ قانون تجارت مقرر می‌دارد که اگر گیرنده کالا را تحویل گرفت و کرایه آن را تأدیه نمود، دیگر علیه متصدی حمل و نقل دعوی پذیرفته نخواهد بود. اما بر این اصل استثنایی وارد شده است و آن هم در صورت تدلیس و تقصیر عمده متصدی حمل و نقل است که در این صورت گیرنده کالا هشت روز فرصت دارد که این آواری را به اطلاع متصدی حمل و نقل برساند. پس در اینجا ارتکاب تقصیر سنگین یا تقلب از سوی متصدی حمل و نقل موجب اعطای فرصت هشت روزه به گیرنده خواهد شد.

## نتیجه

با توجه به مباحث مطرح شده، آنچه در بحث تبیین آثار تقلب و تقصیر سنگین در مسئولیت متصدی حمل و نقل مهم به نظر می‌رسد، تشخیص مفهوم تقصیر سنگین با توجه به حقوق ملی قاضی رسیدگی کننده است، چرا که تقلب با توجه به لزوم عنصر سوءنیت یا عمد در وارد آوردن ضرر کاملاً قابل تشخیص است و آثار ناشی از آن هم در مسئولیت متصدی حمل با توجه به مقررات بین‌المللی و کنوانسیونها دقیقاً تبیین شده، اما در این میان تنها نکته مبهم تبیین مصداق و مفهوم واژه تقصیر سنگین است. با توجه به آنچه از رویه غالب کشورهای اروپایی ذکر شد و همچنین آرای علمای

\* Cass. Com, 8 janvier 1974, Bull, 1974. N. B, P. 10.

حقوق ایران، به نظر می‌رسد که تشخیص خاص متصدیان حمل و نقل و مهارتهای حرفه‌ای آنها مد نظر است. یعنی اگر اشتباهی در رانندگی از جانب رانندگان غیرحرفه‌ای عادی تلقی شود، چه بسا این اشتباه از جانب راننده حرفه‌ای تقصیر سنگین باشد. به نظر می‌رسد علاوه بر تمام افعالی که اگر از جانب هر راننده‌ای ارتکاب یابد تقصیر سنگین تلقی می‌شود، برخی از اعمال فقط برای رانندگان غیرحرفه‌ای تقصیر سنگین تلقی می‌شود. یعنی ارتکاب این افعال نه نشانگر عدم صلاحیت راننده در امر رانندگی، بلکه نشانگر عدم صلاحیت وی در مأموریتی است که به او سپرده شده است. به نظر می‌رسد ماده ۱۱۶ قانون دریایی ایران و رویه قضایی فرانسه و علمای حقوق ایران هم با اندکی تسامح مؤید همین معنا باشد.



پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی  
پرتال جامع علوم انسانی

## منابع

### الف. فارسی

۱. امامی، سید حسن، حقوق مدنی، کتابفروشی اسلامیة، نوزدهم، بهار ۱۳۷۷، ج ۱.
۲. جعفری لنگرودی، محمدجعفر، دائرةالمعارف حقوق مدنی و تجارت، اول، ۱۳۵۷، ج ۱.
۳. ستوده تهرانی، حسن، حقوق تجارت، نشر دادگستر، دوم، پاییز ۷۶، ج ۴.
۴. صفایی، سید حسین، مقالاتی درباره حقوق مدنی و حقوق تطبیقی، نشر میزان، اول، ۱۳۷۵.
۵. کاتوزیان، ناصر، الزامهای خارج از قرارداد، ضمان قهری، دوم، زمستان ۱۳۷۸، ج ۱.

### ب. انگلیسی

6. A, Weill and f. Terre, *Droit Civil, Les obligations*, 3<sup>em</sup> ed, paris 1980 IT.I.J.
7. Boris, Stark, *Droit Civil, Obligations*, Librairies Iechneqes, 1972.
8. Gorges RIPERT et Rene ROBLOT, *Traite de droit commercial TOME 1*, 15<sup>em</sup> edition par Philip Delebeqe et Michel German, L, G, D, J, 1996.
9. Malcolm A. clarke, *International Carriage of Goods by Rood: CMR*, Third edition 1997, London Sweet and Mawell.
10. Messeni, Andrew & A.Glass, David, *Contracts for international carriage of goods by roacl*, third edition, *lloyd's Shipping law Library*, printed in Grate Britain by MPG books, badmin, corn wall, 2000.
11. Rene Rodiere, *Droit Maritime*, 12<sup>em</sup> edition. 1997, DALLOZ.



پروہشگاہ علوم انسانی و مطالعات فرہنگی  
پرتال جامع علوم انسانی



پروہشگاہ علوم انسانی و مطالعات فرہنگی  
پرتال جامع علوم انسانی