

مبانی مسؤولیت مدنی متصدی در قراردادهای حمل و نقل کالا در حقوق ایران و فرانسه

علیرضا یزدانیان^۱

چکیده

در خصوص مبنای مسؤولیت در قوانین ایران و فرانسه، به تئوری تقصیر به عنوان قاعده و تئوری خطر به عنوان استثنای این قاعده اشاره شده است. امروزه مسؤولیت مدنی تابع قاعده‌ی واحدی نیست و مبنای مسؤولیت در زمینه‌های متعدد به ویژه در حوزه‌ی حمل و نقل دارای تحولاتی بوده است؛ حوزه‌ی مذکور یکی از مهم‌ترین عرصه‌هایی است که زمینه‌ساز شروع تحولات در مبنای مسؤولیت بوده است. به نحوی که برخی در زمینه‌ی حقوق حمل و نقل از عنوان «رژیم خاص مسؤولیت مدنی» یاد نموده‌اند. از سوی دیگر در این که آیا مسؤولیت متصدی حمل کالا، مسؤولیت قراردادی است یا قهری، اختلاف است، بر حسب اتخاذ یکی از این آراء، مبنای مسؤولیت متفاوت می‌شود؛ در این نوشتار شیوه‌ی تطبیقی این امر بررسی شده است.

واژگان کلیدی:

مسؤولیت مدنی، متصدی حمل و نقل، تقصیر، خطر، تعهد ایمنی.

۱. دکتری حقوق خصوصی، عضو هیأت علمی دانشگاه اصفهان.

درآمد

در قرارداد حمل و نقل کالا، تعهدات صریح و ضمنی بسیاری بر ذمه‌ی طرفین مستقر می‌شود؛ مهم‌ترین آن‌ها حمل کالا از یک نقطه به نقطه‌ی دیگر است. این تعهد ضمنی در حمل و نقل نیز نهفته است. کالا را باید سالم و به موقع به مقصد رسانید. این تعهدات به «تعهدات قراردادی»^۱ موسوم هستند که مستقیماً به «اراده‌ی انشایی» طرفین باز می‌گردد و در «عقد» ریشه دارد.^۲ هر چند عده‌ای قرارداد حمل و نقل را نوعی عقد الحاقی دانسته و نقش اراده را در آن کم‌رنگ جلوه می‌دهند (Cabrillic, 2005: 33; Fabre-Magnan, 2008, T.1: 226; Weill. Terré,) 47: 1986). در صورت نقض این تعهد، تعهد جدید جبران خسارت فرستنده‌ی کالا، بر ذمه‌ی متصدی حمل مستقر می‌شود (Bacache, 2007: 1). هر چند این الزام به قرارداد مربوط است، اما در اراده‌ی انشایی ریشه ندارد و تعهد جدید ناشی از «نقض عقد» است؛ امری که به «مسؤولیت قراردادی»^۳ موسوم بوده^۴ (Malaurie.Aynes; Stoffel-Munk, 2007: 495) و منوط به آن است که بین طرفین قرارداد صحیحی وجود داشته و خسارت ناشی از نقض همین قرارداد باشد. یکی از پرسش‌های مطرح در زمینه‌ی حمل و نقل این است که متصدی در مقابل چه کسی مسؤولیت دارد؟ پاسخ به این پرسش در تعیین ماهیت مسؤولیت متصدی و بار اثباتی آن مؤثر است؛ زیرا قرارداد بین متصدی و فرستنده‌ی کالا است (Tourneau.Cadiet, 1998: 577) و گیرنده‌ی کالا فقط شخص ثالثی است که به عنوان ذی‌نفع ثالث می‌باشد. در این که فرستنده می‌تواند به استناد مسؤولیت قراردادی علیه متصدی طرح دعوا کند، تردیدی نیست؛ زیرا وی طرف قرارداد است، اما در خصوص گیرنده که شخص ثالث این عقد است، این تردید وجود دارد که چگونه می‌تواند علیه متصدی، دعوای مسؤولیت مدنی اقامه نماید. در پاسخ به این پرسش برخی از حقوق‌دانان معتقدند که به عنوان استثنایی بر اصل نسبی بودن آثار قراردادها، گیرنده نیز حق طرح دعوای مسؤولیت مدنی قراردادی علیه متصدی را

1. L'obligation contractuelle

2. http://fr.wikiversity.org/wiki/Obligation_contractuelle L'obligation contractuelle est celle qui naît directement de la volonté.

3. la responsabilité civile.

4. <http://www.logisneuf.com/definition-responsabilite-contractuelle.html>

داراست (Tourneau.Cadict, 1998, 523)؛ برخی نیز آن را نوعی دعوای مسؤولیت مدنی قهری دانسته‌اند (Viney, 1995: 414). استدلال این عده از حقوق دانان این است که امکان طرح دعوا در این مورد از باب ضرورت‌های عملی است. دیوان عالی کشور فرانسه در این موارد، گیرنده‌ی کالا را به عنوان شخص ثالث تلقی نموده است (Tourneau.Cadict, 1998 :576). از نظر دیوان در این موارد، در قرارداد میان متصدی و فرستنده‌ی کالا، به نحو ضمنی شرطی به نفع گیرنده به عنوان تعهد به نفع ثالث درج شده است (Viney, 1995: 334).

آنچه تاکنون گفته شد، مسؤولیتی است که به جهت «نقض قرارداد» میان طرفین قرارداد حمل و نقل به وجود می‌آید. در حقوق فرانسه، مسؤولیت غیر قراردادی دیگری نیز متصور است؛ بدین بیان که متصدی در مقابل اشخاص ثالث نسبت به خساراتی که از محموله به وجود می‌آید، مسؤول است؛ زیرا در حقوق این کشور هنگامی که کالاها در دست متصدی حمل و نقل است، وی به عنوان «محافظ شیء» تلقی شده و مطابق ماده‌ی ۱۳۸۴ قانون مدنی، مسؤول جبران خسارتی است که از آن شیء به دیگران وارد می‌آید (Flour.Aubert, 1997: 233). این مسؤولیت محض بوده و نیازمند اثبات تقصیر نمی‌باشد. بنابراین، از آنجا که در یک قرارداد مسؤولیت‌های بسیاری متصور است، این پرسش مطرح می‌شود که مبنای این مسؤولیت‌های متعدد چیست؟

در حقوق مسؤولیت مدنی، مقصود از مبنای مسؤولیت^۱ این است که چرا با ورود ضرر، فاعل فعل زیان‌بار متعهد به جبران خسارت می‌شود^۲ (Starck, 1972: 21) علت و سبب الزام به جبران ضرر چیست (Jousrand, 2007: 27) ثمره‌ی عملی بحث نیز در مورد اثبات تقصیر است که حسب تعیین مبنا ممکن است اثبات تقصیر بر عهده‌ی زیان‌دیده قرار گیرد یا از اثبات تقصیر معاف شود.

1. le fondement de la responsabilité.

2. <http://www.oboulo.com/evolution-fondements-responsabilite-delicteuelle-plan-detaille-40439.html> L'objectif de la responsabilité civile est l'indemnisation des victimes, mais se pose alors la question du fondement de la responsabilité. Il est nécessaire de motiver la raison pour laquelle l'auteur d'un dommage sera tenu de le réparer.

۱. از مبانی سنتی تا مبانی نوین

در نظام حقوقی ایران، ماده‌ی ۵۱۶ قانون مدنی از نظر ظاهر با توجه به ماده‌ی ۱۷۸۲ قانون مدنی فرانسه، مسؤولیت متصدی حمل را به عقد امانت ارجاع داده است، اما مبانی مسؤولیت را به تبع از متون فقهی تقصیر می‌داند؛ با تصویب ماده‌ی ۳۸۶ قانون تجارت، این مبنا پذیرفته نشد؛ در حقوق فرانسه نیز سال‌های بعد رویه‌ی قضایی در موارد متعدد، مبانی خاصی را برای مسؤولیت متصدی در نظر گرفت؛ در ایران نیز تصویب برخی از قوانین دیگر، مبانی مسؤولیت متصدی را تغییر داده است. ممکن است منشاء این تعهد جدید تئوری خطر یا مانند حقوق فرانسه تعهد ایمنی باشد.^۱

ثمره‌ی بررسی تحولات مبانی در قرارداد حمل و نقل این است که با تغییر مبنا، احکام و آثار مسؤولیت متصدی دگرگون می‌شود. به همین دلیل برخی برای مسؤولیت متصدی در زمینه‌ی حمل و نقل رژیم خاصی را در نظر گرفته‌اند (Bacache-Gibeili, 2007: 579)؛ این موضوع در بخش‌های آتی بررسی می‌شود.

۱-۱. مبانی سنتی مسؤولیت مدنی متصدی حمل و نقل

در گذشته، صرف فعل زیان‌بار کافی بود تا فاعل آن را متعهد به جبران خسارت نماید؛ به نحوی که بررسی انگیزه‌های درونی فاعل فعل زیان‌بار ضرورتی نداشت. در زمینه‌ی حمل و نقل نیز به صرف ورود ضرر به محموله‌ی تجاری یا تأخیر در تحویل آن، متصدی حمل مسؤولیت می‌یافت. به مرور زمان این اندیشه قوت گرفت که صرف ورود خسارت نمی‌تواند محملی برای مطالبه‌ی خسارت باشد؛ در واقع شخص باید مرتکب عملی شده باشد که اخلاقاً بتوان آن را مورد ملامت قرارداد (Mazeaud, 1978, T.2: 427)؛ فعل زیان‌بار باید با تقصیر نیز همراه باشد؛ بدین ترتیب مبانی سنتی مسؤولیت تئوری تقصیر قلمداد شد (Bacache-Gibeili, 2007: 7)؛ در نظام حقوقی فرانسه مواد ۱۳۸۲ و ۱۳۸۳ قانون مدنی به عنوان قاعده‌ی کلی بر همین مبنا مبتنی است

1. <http://www.lexinter.net/JF/secureite.htm>: Obligation de sécurité :Lobligation de sécurité a été «inventée» par la jurisprudence dans divers contrats d'adhésion comme le contrat de transport.

(Fabre-Magnan, 2008, T.2: 47)؛ هم‌چنان که در حقوق ایران نیز ماده‌ی ۱ قانون مسؤولیت مدنی با اقتباس از ماده‌ی ۴۱ قانون تعهدات سوئیس بر این مبنا قرار گرفته است. در مورد حمل و نقل نیز ماده‌ی ۵۱۶ قانون مدنی تا حدودی به این عقیده نزدیک شده است؛ در این ماده آمده است: «تعهدات متصدیان حمل و نقل اعم از این‌که از راه خشکی یا آب و هوا باشد برای حفاظت و نگهداری اشیایی که به آن‌ها سپرده می‌شود، همان است که برای امانت‌داران مقرر است. بنابراین در صورت تفریط یا تعدی مسؤول تلف یا ضایع شدن اشیایی خواهند بود که برای حمل به آن‌ها داده می‌شود این مسؤولیت از تاریخ تحویل اشیاء به آنان خواهد بود».

براساس آنچه گفته شد، تئوری تقصیر نخستین مبنای سنتی مسؤولیت مدنی متصدی حمل و نقل است.^۱ نفوذ این تئوری به رویه‌ی قضایی نیز کاملاً مشهود است. هم‌چنان‌که در رأی وحدت رویه‌ی هیأت عمومی دیوان عالی کشور^۲ آمده است: امین در صورتی مسؤول است که مرتکب تفریط یا تعدی گردد و حمل نمودن اضافه بر ظرفیت اتومبیل که در امر کیفی تأثیر داشته در موارد مدنی ممکن است این مطلب حمل به تعدی و تفریط نگردد. تعدی و تفریط به لسان قانون مدنی اموری است که پیش‌بینی آن در حیطه‌ی قدرت امین بوده باشد. در مورد بحث هم واژگون شدن اتومبیل در نتیجه‌ی وجود سیلاب بوده که نظر کارشناس مؤید آن است و میزان و تعداد محموله تأثیری در امر نداشته است تا بتوان طبق مقررات قانون مدنی امین را مسؤول تعدی یا تفریط دانست.

به رغم آنچه گفته شد، در قوانین مدنی و تجاری فرانسه، در زمینه‌ی حمل و نقل به تئوری تقصیر اشاره‌ای نشده است. به همین دلیل مبنای سنتی دیگری نیز برای مسؤولیت متصدی حمل و نقل متصور است؛ یکی از این مبانی، فرض تقصیر است که هنوز رگه‌هایی از این نظر در قانون دریایی ایران نیز مشاهده می‌شود. بر این مبنا مسؤولیت متصدی به این نحو قابل توجیه است که با تلف یا مفقود شدن کالا فرض بر این است که متصدی مرتکب تقصیر شده است؛ در نتیجه زیان دیده نیازی به اثبات تقصیر نداشته و این متصدی است که باید فقدان تقصیر خود را با اثبات انجام

1. <http://www.oboulo.com/evolution-fondements-responsabilite-delicteuelle-plan-detaille-40439.html>

۲. رأی شماره‌ی ۲۸۰۳، مورخ ۱۳۳۹/۱۲/۱۷ هیأت عمومی دیوان عالی کشور (کاتوزیان، ۱۳۷۶، ج ۱: ۴۲۶).

امور متعارف ثابت کند. مبنای دیگر نیز مسؤولیت مفروض است؛ به موجب این مبنا برای متصدی فرض مسؤولیت وجود دارد؛ با وقوع خسارت، متصدی مسؤول است. برخی از حقوق دانان کاربرد این اصطلاح را خالی از اشکال نمی‌دانند؛ زیرا ممکن است تقصیر را مفروض دانست، اما مسؤولیت نمی‌تواند مفروض انگاشته شود؛ زیرا، مسؤولیت نتیجه‌ی طی تشریفات دادرسی و اثبات تقصیر، ضرر و رابطه‌ی سببیت است. بنابراین، نمی‌توان با به کار بردن اصطلاح مسؤولیت مفروض، تمام این تشریفات و ارکان سه‌گانه‌ی مسؤولیت مدنی را مفروض انگاشت (ژوردن، ۱۳۸۶: ۱۷۳).

۲-۱. آغاز تحولات در مبانی مسؤولیت متصدی حمل و نقل

پس از بررسی مبنای سنتی باید به «تحولات در مبانی مسؤولیت»^۱ پرداخت؛ امری که زمینه را برای ظهور تئوری‌های نوین فراهم آورد (Fabre-Magnan, 2008, T.2: 47).

با انقلاب صنعتی به ویژه در حوزه‌ی حمل و نقل حوادثی به وقوع پیوست که تئوری تقصیر را ناکارآمد جلوه داد؛^۲ زیرا، در زمینه‌ی حمل و نقل گذشته از این که خود وسایل از چنان خطری برخوردار بودند که کسی نمی‌توانست از گزند حوادث آن‌ها ایمن باشد، با حرفه‌ای شدن حمل و نقل و تخصصی شدن آن، قراردادهای حمل و نقل از چنان پیچیدگی برخوردار شدند که زبان‌دیده نمی‌توانست به آسانی تقصیر متصدی را ثابت نموده و خسارت دریافت دارد (Starck, 1972: 22). این اشکالات موجب شد که در حقوق فرانسه دو حقوق‌دان به نام‌های «ژوسران» و «سالی» در زمینه‌ی مسؤولیت مدنی «نظریه‌ی خطر» را پیشنهاد دهند^۳ (Fabre-Magnan, 2008, T.2: 48). هرچند این نظریه در مورد مسؤولیت مدنی به طور کلی بود و نه صرفاً در مورد حمل و نقل، اما این نظریه در

1. *l'évolution des fondements de la responsabilité.*

2. http://www.lexinter.net/JF/responsabilite_civile.htm.

3. http://fr.wikipedia.org/wiki/Th%C3%A9orie_du_risque-profit: La théorie du risque-profit, appelée également théorie du risque d'activité, est une théorie élaborée par la doctrine de la fin du XIXe siècle (en particulier par Labbé, Raymond Saleilles ou Louis Josserand). Elle consiste à dire que celui qui tire profit d'une activité doit en supporter les charges, ce qui englobe l'indemnisation des dommages qu'elle provoque.

زمینه‌ی حمل و نقل نیز کاربرد یافت. قانون بیمه‌ی اجباری مصوب ۱۹۵۸ فرانسه که امروزه در قوانین مربوط به بیمه در فرانسه موجود است^۱ و نیز ماده‌ی ۱ قانون بیمه اجباری دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل اشخاص ثالث مصوب ۱۳۴۷ ایران (اصلاحی ۱۳۸۷) با پیروی از این نظریه، تدوین شده‌اند. به موجب این نظریه عامل ضرر باید خسارت را جبران نماید، هرچند مرتکب فعل قابل ملامتی نیز نشده باشد؛ صرف ایجاد خطر کافی است تا شخص را متعهد به جبران ضرر نماید^۲ (Bacache-Gibeili, 2007: 17). از یک منظر در ماده‌ی ۳۸۶ قانون تجارت ایران نیز از همین عقیده تبعیت شده است. هم‌چنان که از صدر رأی وحدت رویه‌ی صادره از دیوان عالی کشور^۳ نیز این امر مستفاد است. در این رأی آمده است: «با توجه به ماده ۳۸۶ قانون تجارت که در صورت تلف یا گم شدن مال التجاره متصدی حمل و نقل را جز در مواردی که مستثنی شده مسؤول قیمت کالا و ماده ۳۸۷ آن قانون نامبرده را در مورد خسارات ناشیه از تأخیر تسلیم یا نقص یا خسارات بحری مال التجاره در حدود ماده قبل مسؤول شناخته...»، با این وجود این تئوری نیز نتوانست چندان دوام آورد؛ زیرا، ترتب مسؤولیت بر هر نوع فعالیت بدون آن که عامل، مرتکب فعل قابل ملامتی شده باشد، رکود در فعالیت‌های اقتصادی را موجب می‌شود؛ امری که به تعدیل این نظریه منجر شد.

۳-۱. ظهور مبانی نوین در مسؤولیت متصدی حمل و نقل

با ظهور مشکلات ناشی از پذیرش مطلق نظریه‌های تقصیر و خطر، مبانی نوینی برای این مسؤولیت پیشنهاد شد. یکی از این مبانی که بیشتر در زمینه‌ی حمل

1. <http://www.lerepairedesmotards.com/assurance/assurance-obligatoire.php>

2. <http://www.lexinter.net/JF/risque.htm>: Théorie des risques et responsabilité civile: La théorie des risques en matière de responsabilité civile consiste à fonder la responsabilité civile non pas sur la faute, mais sur le risque. Au lieu de chercher à prévenir et à sanctionner la faute, il sagit de mutualiser la charge du risque en déterminant qui doit le supporter. La responsabilité faisant l'objet d'une assurance, le coût en est répercuté sur ceux qui bénéficient de l'activité, qu'il s'agisse par exemple d'un produit ou d'un service.

۳. رأی وحدت رویه‌ی شماره‌ی ۲۹، مورخ ۱۳۶۳/۸/۲۸ هیأت عمومی دیوان عالی کشور (عرفانی، ۱۳۷۴، ج ۱: ۴۴۹).

و نقل ظهور نمود، «نظریه‌ی تضمین» است. این نظریه توسط «استارک» در حقوق فرانسه ارائه شد (Starck, 1972: 34; Weill.Terré, 1975: 649). به موجب این نظریه، زندگی در جامعه به نحو سالم و ایمن، حق افراد است؛ امری که مورد حمایت قانون است؛ تکلیف هر شهروندی در حمایت از سلامت و امنیت دیگران خلاصه می‌شود (کاتوزیان، ۱۳۸۶: ۲۰۸). بر این اساس، این حق فرستنده‌ی کالا است که کالاهای وی سالم به مقصد برسد؛ در غیر این صورت، متصدی ضامن است. در حقوق فرانسه مبنای دیگری نیز ارائه شد. در بیست و یکم نوامبر سال ۱۹۱۱ دیوان عالی کشور فرانسه در زمینه‌ی مسؤولیت متصدی حمل و نقل مسافر مبنای مسؤولیت را در خسارات بدنی نظریه‌ی «تعهد ایمنی» دانست (Viney, 1988: 267). به موجب این نظریه، متصدی در ضمن قرارداد حمل و نقل، افزون بر تعهد حمل مسافر، تعهد ضمنی حمل ایمن و سالم مسافر را نیز بر عهده دارد (Mazeaud, 1978, T.2: 379). امروزه این نظریه در بسیاری از زمینه‌های مسؤولیت مدنی از جمله قراردادهای حمل کالا پذیرفته شده است (Viney, 1988: 267). با این وجود تعیین مبنای مسؤولیت متصدی، بی‌ارتباط با ماهیت قرارداد نیست؛ امری که مورد بحث قرار می‌گیرد.

۴-۱. ارتباط مبنای مسؤولیت و تعیین ماهیت قرارداد حمل و نقل

تعیین مبنای مسؤولیت متصدی با ماهیت قرارداد حمل و نقل در ارتباط است. هرچند در قوانین مدنی و تجاری تعریف دقیقی از قرارداد حمل و نقل کالا نشده است، اما می‌توان گفت این قرارداد، عقدی است که بر مبنای آن متصدی حمل و نقل در مقابل دیگری تعهد می‌کند که در ازای دریافت اجرت، کالاهایی را که به وی تسلیم شده در محل دیگری تحویل دهد (ستوده، ۱۳۷۵، ج ۴: ۷۳)؛ در ابتدا این موضوع به ذهن متبادر می‌شود که چنین قراردادی تابع ماده‌ی ۱۰ قانون مدنی است. بنابراین، با توجه به این که متصدی با انعقاد عقد در مقابل دیگری تعهد به حمل کالا می‌نماید، مسؤولیت وی، تابعی از قواعد عمومی قراردادها و مبنای مسؤولیت مدنی به طور عام می‌باشد (le Tourneau.Cadiet, 1998: 579).

با این وجود، با مذاقه در قوانین مختلف این نتیجه حاصل می‌شود که چه

بسا قانون‌گذار ماهیت قرارداد حمل و نقل را به برخی از عقود معین ارجاع داده است. ماده‌ی ۳۷۸ قانون تجارت مانند ماده‌ی ۴۴۰ قانون تعهدات سوئیس مقرر می‌دارد: «قرارداد حمل و نقل تابع مقررات وکالت خواهد بود مگر در مواردی که ذیلاً استثنا شده باشد» با پذیرش حکم این ماده، مبنای مسؤلیت متصدی به مانند مسؤلیت وکیل موضوع ماده‌ی ۶۶۶ قانون مدنی، تئوری تقصیر خواهد بود. با این وجود پذیرش این نظر که قرارداد حمل و نقل تابعی از عقد وکالت باشد، با واقعیت‌های امروزی سازگار نیست؛ زیرا، عقد وکالت، عقدی جایز بوده و مطابق ماده‌ی ۶۷۸ قانون مدنی و ماده‌ی ۲۰۰۳ قانون مدنی فرانسه به عللی چون مرگ منفسخ می‌شود. در حالی که قرارداد حمل و نقل کالا به عنوان یکی از مهم‌ترین قراردادهای تجاری، عقدی لازم بوده و احکام ویژه‌ای دارد. چگونه می‌توان تصور نمود که حجم عظیمی از کالاها با کشتی در حال حمل باشد و ناگهان به مرگ یا جنون یکی از طرفین، قرارداد حمل و نقل منفسخ شود؟ از سوی دیگر مواد ۵۱۳ و ۵۱۶ قانون مدنی ماهیت قرارداد حمل و نقل را نوعی اجاره دانسته است؛ این امر در حقوق فرانسه مطرح شده (Maurie.Aynes, 1998: 39) و در ماده‌ی ۱۷۷۹ قانون مدنی این کشور نیز مشاهده می‌شود؛^۱ با پذیرش این نظریه می‌توان گفت به موجب ماده‌ی ۵۱۶ قانون مدنی ایران مبنای مسؤلیت متصدی، تئوری تقصیر است. در حالی که واقعاً بعید است طرفین در هنگام تشکیل قرارداد حمل و نقل، قصد انعقاد اجاره را داشته باشند. برخی نیز آن را به صورت عقد همراه با شرط به نفع ثالث تلقی نموده‌اند؛ در واقع عقد میان متصدی حمل و فرستنده‌ی کالا بوده و گیرنده ذی‌نفع است (Flour. Aubert, Savaux.eric, 2008: 420).

در مقام داور این آراء به نظر می‌رسد که امروزه قرارداد حمل و نقل نوعی عقد معین است که آثار و احکام خاص خود را داراست. چنانچه در حقوق فرانسه نیز برخی آن را در زمره‌ی «قراردادهای نمونه» دانسته‌اند (Térre.Sim-der.Lequette, 2005: 210). بنابراین، در عین حالی که نمی‌توان این قرارداد را تابع وکالت یا اجاره دانست، به نظر می‌رسد در مواردی قرارداد مذکور از احکام خاصی از

1. http://www.lexinter.net/JF/contrat_de_transport.htm

Le contrat de transport est un contrat de louage d'industrie, ayant pour objet le déplacement de marchandises.

قواعد کلی تعهدات پیروی نموده است؛ به همین جهت تحولاتی که در حوزه‌ی حقوق مدنی در زمینه‌ی مبانی مسؤولیت مدنی به وقوع پیوسته، قرارداد حمل و نقل را نیز متأثر ساخته است.

۲. تعارض مبانی مسؤولیت متصدی حمل و نقل در قانون مدنی و

تجارت

در خصوص مسؤولیت متصدی حمل و نقل، افزون بر تعارض ظاهری میان مواد قانون مدنی و قانون تجارت، این تعارض در بین مواد قانون مدنی نیز ملاحظه می‌شود. به رغم این تعارض ظاهری، تأمل در تعهدات و مبانی مسؤولیت متصدیان از فقدان چنین تعارضی حکایت دارد؛ در واقع، تفاوت مواد قانونی به جهت تفاوت جنس تعهدات است؛ ضمن تبیین این تعارض ظاهری، جنس تعهدات و مبانی مسؤولیت متصدیان در حقوق دو کشور ایران و فرانسه بررسی می‌شود.

۲-۱. تعارض مبانی مسؤولیت متصدی حمل و نقل در قانون مدنی

ماده‌ی ۱۷۸۲ قانون مدنی فرانسه، مسؤولیت متصدی را به مقررات عقد امانت ارجاع داده و مقرر می‌دارد: «متصدیان حمل و نقل از طریق جاده و آب در مورد حفاظت و نگهداری اشیایی که به آن‌ها سپرده می‌شود، تابع همان تعهدات مهمان‌داران هستند که در قسمت امانات اشاره شده است»؛ ماده‌ی ۱۹۵۲ این قانون نیز در مورد مسؤولیت مهمان‌داران و هتل‌داران مقرر می‌دارد: «مهمان‌داران و هتل‌داران مانند امانت‌داران مسؤول البسه و بار و اسبابی هستند که در ساختمان آن‌ها به وسیله‌ی مسافرین آورده شده است. ودیعه‌ی این موارد باید مانند ودیعه‌ی اضطراری تلقی شود». در حقوق ایران، قسمتی از ماده‌ی ۵۱۶ قانون مدنی مانند ماده‌ی ۱۷۸۲ قانون مدنی فرانسه بدین نحو تنظیم شده است که «تعهدات متصدیان حمل و نقل اعم از اینکه از راه خشکی یا آب و هوا باشد برای حفاظت و نگهداری اشیایی که به آن‌ها سپرده می‌شود همان است که برای امانت‌داران مقرر است...»؛ قسمت دوم این ماده به تبعیت از متون فقهی مقرر می‌دارد: «... بنابراین در صورت تفریط یا تعدی مسؤول تلف یا ضایع شدن اشیایی خواهند بود که برای حمل به آن‌ها

داده می‌شود و این مسؤولیت از تاریخ تحویل اشیاء به آنان خواهد بود.» به موجب این ماده در صورتی که متصدی با تلف شدن کالا نتواند به عهد خویش وفا نماید، متصدی ضامن نیست؛ مگر این که صاحب کالا تقصیر متصدی را ثابت نماید.

این ماده با قواعد عمومی قراردادهای معارض جلوه می‌کند؛ زیرا، مطابق این قواعد در صورت عدم انجام تعهد، صرف عهدشکنی تقصیر بوده و متعهدله نیازی به اثبات تقصیر نداشته و به عکس این متعهد است که برای فرار از مسؤولیت باید علت خارجی را ثابت نماید (Carbonnier, 1998: 286). این نتیجه از مواد ۲۲۷ و ۲۲۹ قانون مدنی مستفاد است. ماده‌ی ۲۲۷ مذکور به مانند ماده‌ی ۱۱۴۷ قانون مدنی فرانسه مقرر می‌دارد: «متخلف از انجام تعهد وقتی محکوم به تأدیه خسارت می‌شود که نتواند ثابت نماید که عدم انجام به واسطه علت خارجی بوده است که نمی‌توان مربوط به او نمود». ماده‌ی ۲۲۹ قانون یاد شده به مانند ماده‌ی ۱۱۴۸ قانون مدنی فرانسه مقرر نموده است: «اگر متعهد به واسطه حادثه که دفع آن خارج از حیطه اقتدار اوست نتواند از عهده تعهد خود برآید محکوم به تأدیه خسارت نخواهد بود». این مواد در قسمت قواعد عمومی قراردادهای آمده است؛ از این رو نسبت به قرارداد حمل و نقل نیز حاکم است. در این صورت در مورد تعهد متصدی حمل و نقل در حقوق ایران تعارض وجود خواهد داشت. به این ترتیب که مطابق قواعد عمومی قراردادهای در صورت تلف شدن کالا، صرف عدم وفای به عهد، تقصیر محسوب شده و متصدی مسؤول است؛ مگر آن که مطابق مواد ۲۲۷ و ۲۲۹ قانون مدنی اثبات نماید که عدم انجام تعهد مربوط به حادثه‌ی خارجی است، اما مطابق ماده‌ی ۵۱۶ قانون مذکور صرف تلف کالا دلیل بر تقصیر متصدی نبوده و صاحب کالا باید تقصیر وی را اثبات نماید. در این صورت میان مواد ۲۲۷ و ۲۲۹ قانون مدنی در قسمت قواعد عمومی قراردادهای و ماده‌ی ۵۱۶ همان قانون نوعی تعارض ملاحظه می‌شود.

۲-۲. رفع تعارض در خصوص مسؤولیت متصدی حمل و نقل در قانون

مدنی

در مقام رفع تعارض میان مواد ۲۲۷ و ۲۲۹ قانون مدنی با ماده‌ی ۵۱۶ همان قانون ممکن است گفته شود که قواعد عمومی تعهدات با تخصیص مواجه شده است؛

به عبارت دیگر، مسؤولیت متصدی حمل در ماده‌ی ۵۱۶ مذکور استثنایی بر قواعد عمومی قراردادها است (شهیدی، ۱۳۸۲: ۲۳۸). اشکال این نظر در این است که قانون مدنی فقط به ماده‌ی ۵۱۶ بسنده نکرده است؛ مواد متعددی از این قانون^۱ به عقود امانی چون عاریه، اجاره و رهن اختصاص یافته است که به موجب آن‌ها صرف عدم انجام تعهد، تقصیر نبوده و بر عهده‌ی متعهدله است که تقصیر متعهد را ثابت نماید. در این صورت تخصیص اکثر لازم می‌آید.

به نظر می‌رسد همان‌گونه که اساتید حقوق مدنی فرانسه اشاره داشته‌اند، این‌ها تعارض محسوب نمی‌شوند؛ چرا که ممکن است جنس تعهدات متعدد باشد (Carbonnier, 1998: 286). تقسیم‌بندی جدیدی که در حقوق این کشور به تعهدات افزوده شده است، تقسیم تعهدات به تعهد به نتیجه و تعهد به وسیله است (Mazeaud, 1978, T.2: 14). «تعهد به نتیجه»^۲ هنگامی است که متعهد، انجام عمل معینی را بر ذمه می‌گیرد. در این موارد زمانی به تعهد، عمل می‌شود که نتیجه و هدف مطلوب حاصل شود، اما در «تعهد به وسیله»^۳ متعهد نیل به نتیجه‌ی خاصی را بر ذمه نمی‌گیرد، بلکه تعهد می‌نماید تا با سعی و تلاش معقول، اسباب رسیدن به هدفی را تأمین نموده و احتیاط‌ها و مراقبت‌های لازم را به عمل آورد.

ثمره‌ی عملی پذیرش این تفکیک در خصوص بار اثباتی تقصیر آشکار می‌شود. بر این اساس در مواد ۲۲۷ و ۲۲۹ قانون مدنی طبع تعهد، نوعی تعهد به نتیجه است؛ در این قسم تعهدات همین که اثبات شود عقدی وجود دارد، اصل بر وفای به عهد است و صرف نقض عهد، تقصیر محسوب می‌شود. بنابراین، متعهدله نیازی به اثبات تقصیر نداشته و این متعهد است که برای رهایی از مسؤولیت باید با اثبات امور متعارف، بی‌تقصیری خویش را ثابت نماید. با این وجود قانون‌گذار ایرانی به تبع از حقوق فرانسه سخت‌گیری نموده و در این موارد اثبات امر متعارف را کافی

۱. مواد ۵۰، ۴۹۳، ۵۵۶، ۵۶۹، ۵۸۴، ۶۱۴، ۶۴۰ و ۷۸۹ قانون مدنی.

2. <http://www.cabinetaci.com/vocabulaire-obligations-de-moyens-et-resultats.html>
OBLIGATION DE RESULTAT : L'obligation de résultat, elle, impose à son détenteur d'atteindre le résultat attendu. Toute constatation simple de non-résultat jouera contre lui et engagera sa responsabilité

3. <http://www.cabinetaci.com/vocabulaire-obligations-de-moyens-et-resultats.html>
OBLIGATION DE MOYEN : Elle consiste à imposer à son détenteur de déployer tous les moyens, diligences, efforts, pour atteindre l'objectif visé

ندانسته است؛ لذا متعهد باید مطابق مواد ۲۲۷ و ۲۲۹ قانون مدنی و مواد ۱۱۴۷ و ۱۱۴۸ قانون مدنی فرانسه وجود علت خارجی را ثابت نماید. به همین دلیل اگر تعهد متصدی با قواعد عمومی تجزیه و تحلیل شود، با عدم وصول محموله به مقصد وی ضامن تلقی می‌شود؛ مگر آن‌که حادثه‌ی خارجی را به اثبات رساند، اما در تعهد به وسیله، مانند تعهدات امین، ظاهر در این است که متعهدله کسی را به عنوان متعهد انتخاب می‌نماید که اصولاً با توجه به شناختی که از وی دارد، به عهد خویش عمل می‌نماید. لذا چنان‌چه متعهدله مدعی باشد که متعهد به عهد خویش عمل ننموده، خلاف ظاهر سخن گفته و باید بار اثبات تقصیر را بر عهده گیرد. از جمله این موارد تعهد متصدی حمل و نقل در ماده‌ی ۵۱۶ قانون مدنی است که تعهد وی در راه حفظ کالاهای تجاری نوعی تعهد به وسیله است؛ وی باید به مانند انسان متعارفی از کالاها مواظبت نماید. همان‌گونه که ماده‌ی ۱۱۳۷ قانون مدنی فرانسه مواظبت «پدر خوب خانواده» یا «انسان متعارف» را ملاک تقصیر دانسته است. به همین جهت ماده‌ی ۵۱۶ قانون مدنی تعهدات متصدی را مانند تعهدات امین دانسته است؛ به موجب ماده‌ی ۶۱۴ همین قانون: «امین ضامن تلف یا نقصان مالی که به او سپرده شده است نمی‌باشد مگر در صورت تعدی یا تفریط»؛ بنابراین، در این موارد تعهد متصدی، تابع ماده‌ی ۵۱۶ مذکور بوده و مشمول مواد ۲۲۷ و ۲۲۹ این قانون نمی‌باشد؛ لذا صاحب کالا نمی‌تواند با استناد به مواد ۲۲۷ و ۲۲۹ یاد شده، خود را از بار اثبات تقصیر معاف نماید.

براساس آنچه گفته شد، این پرسش مطرح می‌شود که مسؤلیت متصدی در قانون مدنی تابع مواد ۲۲۷ و ۲۲۹ این قانون است و یا ماده‌ی ۵۱۶ قانون مذکور؟ به نظر می‌رسد به هنگام وضع ماده‌ی ۵۱۶ قانون مدنی، تصور قانونگذار بر این بوده که اراده‌ی طرفین بر این قرار گرفته که کالاها نزد متصدی امانت باشد و در صورت تلف نیز متصدی ضامن نباشد؛ مگر پس از اثبات تقصیر وی توسط صاحب کالا.

۲-۳. تعارض مبنای مسؤلیت متصدی در قوانین مدنی و تجارت

ماده‌ی ۳۸۶ قانون تجارت به مانند ماده‌ی ۱۳۳-۱ قانون تجارت فرانسه مقرر داشته است: «اگر مال التجاره تلف یا گم شود متصدی حمل و نقل مسؤول قیمت آن

خواهد بود مگر این که ثابت نماید تلف یا گم شدن مربوط به جنس خود مال التجاره یا مستند به تقصیر ارسال کننده و یا مرسل‌الیه و یا ناشی از تعلیماتی بوده که یکی از آن‌ها داده‌اند و یا مربوط به حوادثی بوده که هیچ متصدی مواظبی نیز نمی‌توانست از آن جلوگیری نماید. در قرارداد طرفین می‌توانند برای میزان خسارت مبلغی کمتر یا زیادت‌تر از قیمت کامل مال‌التجاره معین نمایند». به موجب این ماده، در صورت ورود خسارت متصدی مسؤول جبران خسارت است؛ مگر آن که وی علت خارجی را ثابت کند. ملاحظه می‌شود این ماده از ماده‌ی ۵۱۶ قانون مدنی فاصله گرفته و به قواعد عمومی تعهدات و مسؤولیت قراردادی (مواد ۲۲۷ و ۲۲۹ قانون مدنی) نزدیک شده است. در ماده‌ی ۵۱۶ قانون اخیر تعهد متصدی، نوعی تعهد به وسیله دانسته شده، در حالی که ماده‌ی ۳۸۶ قانون تجارت، به مانند رویه‌ی قضایی فرانسه، تعهد متصدی را نوعی تعهد به نتیجه دانسته است (Mazeaud, 1978, T. 2: 373)؛ لذا صرف عدم انجام تعهد تقصیر تلقی می‌شود؛ این متصدی است که برای رهایی از مسؤولیت باید امر خارجی را ثابت نماید (Viney, 1995: 29). بنابراین میان مواد ۵۱۶ قانون مدنی و ۳۸۶ قانون تجارت نوعی تعارض ملاحظه می‌شود.

۲-۴. رفع تعارض مواد ۵۱۶ قانون مدنی و ۳۸۶ قانون تجارت

تعارض ظاهری مواد ۵۱۶ و ۳۸۶ قوانین مدنی و تجارت برخی نویسندگان حقوقی را به عقیده‌ی نسخ ماده‌ی ۵۱۶ قانون مدنی سوق داده است (شهیدی، ۱۳۷۷: ۲۱۳)؛ با این وجود به نظر می‌رسد پذیرش نسخ این ماده دشوار باشد؛ زیرا، گذشته از قاعده‌ی «الجمع»، نباید فراموش کرد که حمل و نقل در قانون تجارت، حرفه‌ای تجاری محسوب شده و از عبارت «تصدی» مندرج در بند ۲ ماده‌ی ۲ این قانون می‌توان دریافت که این حرفه در قالب مؤسسه‌ای است که خدماتی را به جامعه ارائه می‌دهد (Tourneau.Cadiet, 1998: 573). متصدی حمل با دایر کردن مؤسسه‌ی حمل و نقل به نوعی ادعا می‌کند که تخصص و تجربه‌ی کافی در این امر دارد که کالاهای دیگران را سالم به مقصد برساند. بدیهی است در صورت نقض تعهد، باید خسارت بپردازد یا بار اثبات علت خارجی را بر عهده گیرد (ماده‌ی ۳۸۶ همین قانون). ضمن آن که این امر پذیرفته شده است که مؤسسه‌ای که اقدام

به حمل و نقل می‌نماید، نمی‌تواند بدون مسؤولیت رها شود (فرمانفرمائیان، ۱۳۴۹: ۱۵۳). مطابق قاعده‌ی «من له الغنم فعلیه الغرم»، پرداخت خسارت ناشی از عدم انجام تعهد از سوی مؤسسه‌ای که سود سرشار می‌برد، امری منطقی است. بنابراین، حمل و نقل‌های تجاری مشمول ماده‌ی ۳۸۶ قانون تجارت قرار می‌گیرند. در حقوق فرانسه نیز این استدلال وجود دارد که هر کجا سودی هست، تکالیفی نیز برقرار است^۱ (Starck, 1972: 28).

اما گاهی حمل و نقل در قالب یک حرفه‌ی تجاری نبوده و بنگاه یا مؤسسه‌ی حمل و نقلی وجود نداشته و شخص نیز ادعای تخصص و تجربه‌ی کافی ندارد؛ در این موارد رابطه بیشتر بر مبنای امانت است، نه تجربه و تخصص؛ مانند حمل و نقل موضوع ماده‌ی ۵۱۶ قانون مدنی؛ مانند آن که شخصی کالایی را برای حمل به دوستش می‌سپارد. در این موارد ظاهر در این است که امین مرتکب تعدی و تفریط نمی‌شود و صاحب کالا که مدعی امری خلاف این ظاهر است، باید بار اثبات تقصیر را تحمل کند. افزون بر این، حمل و نقل موضوع قانون مدنی در مبحث عقد اجاره تنظیم یافته و صاحب کالا یا وسیله‌ای را اجاره می‌کند (اجاره‌ی اشیاء) یا شخصی را اجیر می‌نماید تا کالا را حمل کند (اجاره‌ی اشخاص)، در حالی که قرارداد حمل و نقل امروزه یکی از عقود خاص تجاری است و احکام آن در قالب هیچ یک از عقود اجاره‌ی اشیاء و یا اجاره‌ی اشخاص نمی‌گنجد. بنابراین به نظر می‌رسد میان مواد قانون مدنی و تجارت از این حیث تعارضی نبوده و هر یک به حوزه‌ی خاصی پرداخته است.

۵-۲. انتخاب مبنای مسؤولیت متصدی حمل و نقل

پذیرش عدم تعارض میان مواد قوانین مدنی و تجارت، در انتخاب مبنای مسؤولیت متصدی حمل و نقل مؤثر است. در ماده‌ی ۵۱۶ قانون مدنی، شخصی حمل و نقل را بر عهده می‌گیرد که ادعای تخصص تجاری نداشته و صاحب کالا نیز بر مبنای اعتمادی که به وی می‌کند، کالای خویش را برای حمل به او می‌سپارد؛ ظاهر این است که چنین امینی تعدی و تفریط نمی‌نماید. به همین جهت در صورت تلف، متصدی، ضامن نیست؛ مگر آن که صاحب کالا تقصیر متصدی را ثابت نماید.

1. Il est normal, et meme enform à la règle morale que celui qui a le profit d'une activité support en contrepartie la charge des dommages qui en découlent

آنچه گفته شد در خصوص تلف یا مفقود شدن کالا است؛ زیرا، ید این متصدی مطابق ماده‌ی ۵۱۶ مذکور امانی است، اما در خصوص خسارت ناشی از تأخیر در تحویل کالا، ماده‌ی ۵۱۶ قانون مدنی حکمی ندارد؛ لذا چنین خسارتی تابع قواعد عمومی قراردادها یعنی مواد ۲۲۶، ۲۲۷ و ۲۲۹ قانون مدنی است. بنابراین، در صورت تأخیر در حمل کالا، متصدی مسؤول جبران خسارت است؛ مگر این‌که وجود علتی خارجی را به اثبات رساند. در این صورت مبنای مسؤولیت متصدی در قانون مدنی، تئوری تقصیر است. در فرض تلف یا مفقود شدن باید متعهدله تقصیر را به اثبات رساند، اما در مورد تأخیر در تحویل کالا، عدم انجام تعهد، تقصیر تلقی شده و نیازی به اثبات نخواهد داشت.

در قانون تجارت با توجه به نحوه‌ی انشای ماده‌ی ۳۸۶ این قانون و با لحاظ منشأ اقتباس آن که ماده‌ی ۱۳۳-۱ قانون تجارت فرانسه می‌باشد، به نظر می‌رسد در صورت تلف یا مفقود شدن کالا یا تأخیر در تحویل آن، متصدی از شرایط ضمن عقد تخطی نموده است؛ زیرا، یکی از شرایط قرارداد حمل با متصدی حمل که به صورت حرفه‌ای به فعالیت تجاری می‌پردازد، این است که باید کالا را سالم و ایمن به مقصد برساند و گرنه در مقابل صاحب کالا مسؤول خواهد بود؛ از ظاهر نیز همین تعهد بر می‌آید؛ زیرا، صاحب کالایی که در حمل و نقل کالای خود یک تاجر حرفه‌ای را به عنوان متصدی حمل برمی‌گزیند، بر این امر تکیه دارد که متصدی با توجه به تخصصی که دارد، باید کالا را سالم به مقصد برساند یا آن‌که خسارت وارده را جبران کند. بنابراین، مبنای مسؤولیت موجود در ماده‌ی ۳۸۶ قانون تجارت با تئوری تعهد ایمنی سازگار است. نتیجه آن‌که، بی‌تردید در ماده‌ی ۵۱۶ قانون مدنی مبنای مسؤولیت، تئوری تقصیر می‌باشد؛ زیرا، جنس تعهد متصدی در این مورد یعنی مواظبت از کالا از نوع تعهد به وسیله بوده و طبق قواعد امانت،^۱ امین ضامن نیست (موسوی بجنوردی، ۱۴۱۹، ج ۲: ۱۱؛ نوری، ۱۴۱۴: ۳۹)، مگر آن‌که زیان دیده تقصیر وی را ثابت نماید، اما در ماده‌ی ۳۸۶ قانون تجارت تعهد متصدی، فقط کوشش متعارف نبوده، بلکه وی این نتیجه را تعهد نموده که کالاها را به مقصد برساند و نیز این تعهد ضمنی را در کنار تعهد اصلی متقبل شده که کالاها را سالم به مقصد

۱. «لیس علی الامین الا الیمین».

برسازند. بر این اساس در صورت تلف کالا و یا ناقص و معیوب شدن آن‌ها به تعهد مزبور عمل نشده و صرف عدم انجام تعهد، تقصیر محسوب می‌شود (مواد ۲۲۷ و ۲۲۹ قانون مدنی و مواد ۱۱۴۷ و ۱۱۴۸ قانون مدنی فرانسه). در این صورت صاحب کالا، معاف از اثبات تقصیر است. به همین جهت در ماده‌ی ۳۸۶ قانون تجارت ضرورتی به این نیست که زیان دیده تقصیر متصدی را ثابت کند؛ در مورد متصدی نیز اثبات امور متعارف برای نشان دادن بی‌تقصیری وی کافی نیست؛ راه‌هایی متصدی از مسؤولیت، اثبات علت خارجی است. بنابراین، مبنای این مسؤولیت تقصیر نمی‌باشد؛ مبنای آن را باید تعهد ایمنی دانست. دیوان عالی کشور فرانسه، تعهد متصدی حمل مسافر را به مانند متصدی حمل کالا، تعهد به نتیجه توصیف نموده است.^۱ در این موارد مبنای مسؤولیت متصدی، نظریه‌ی «تعهد ایمنی» است که در تعهدات به نتیجه یافت می‌شود (Mazeaud, 1978, T. 2: 373). ماده‌ی ۱۷۸۴ قانون مدنی فرانسه نیز مقرر می‌دارد: «آن‌ها (متصدیان حمل و نقل) مسؤول گم شدن و خسارات کالاهایی هستند که به آن‌ها سپرده شده است، مگر این که ثابت کنند که گم شدن یا خسارات ناشی از حوادث غیرمترقبه یا فورس ماژور بوده است»؛ حکم این ماده بیان‌گر آن است که مبنای مسؤولیت در حقوق مدنی فرانسه نیز تعهد ایمنی است. بنابراین، به رغم آن که مواد ۱۳۸۲ و ۱۳۸۳ قانون مدنی فرانسه به عنوان یک قاعده‌ی عمومی مسؤولیت مدنی، تئوری تقصیر را به عنوان مبنای تمام مسؤولیت‌ها پذیرفته و بار اثبات آن را اصولاً بر عهده‌ی زیان دیده قرار می‌دهند، ماده‌ی ۱۷۸۴ این قانون مبنای مسؤولیت را از تئوری تقصیر به تئوری تعهد ایمنی تغییر داده است. در ماده‌ی ۱-۱۳۳ قانون تجارت فرانسه نیز همین مبنا پذیرفته شده است.

بنابراین، مطالعه‌ی قوانین تجارت و مدنی فرانسه بیان‌گر آن است که قانون‌گذار این کشور در این قوانین از مبنای واحدی پیروی نموده و برای حمایت از صاحبان کالا، این تعهد ضمنی (تعهد ایمنی) را برای متصدی در نظر گرفته است که وی متعهد به حمل سالم کالا است؛ این مبنا نه تنها در مورد متصدی حمل و نقل در قوانین مدنی و تجارت، بلکه با مبنای پذیرفته شده در قسمت قواعد عمومی قراردادها و تعهدات نیز سازگار می‌باشد، اما در حقوق ایران مبنای مسؤولیت متصدی حمل در

1. L'obligation determine de conduire le voyageur et la marchandise sain et sauf a destination

قانون مدنی در مورد حمل کالا بر تئوری تقصیر مبتنی است، اما در قانون تجارت از این نظریه پیروی نشده است.

۲. تعدیل مبانی مسؤولیت متصدیان تجاری

آنچه پیش تر به عنوان مبنای انتخابی مسؤولیت متصدی حمل از آن یاد شد، در حقوق ایران و فرانسه به صورت یکپارچه حفظ نشده است؛ به نحوی که، در قوانین موضوعه این کشورها، مبانی متعددی برای مسؤولیت متصدی لحاظ شده است؛ در مباحث آتی به اهم این مبانی پرداخته می‌شود.

۳-۱. حمل و نقل دریایی

در حقوق ایران بند ۱ ماده‌ی ۵۵ قانون دریایی مصوب ۱۳۴۳، ماده‌ی ۳۸۶ قانون تجارت را تعدیل نموده است (فرمانفرمائیان، ۱۳۴۹: ۱۲۶). به موجب این ماده: «کشتی و متصدی باربری هیچ‌کدام مسئول فقدان یا خسارت ناشی از عدم قابلیت دریانوردی نخواهد بود، مگر این که از طرف آن‌ها در آماده نمودن کشتی برای دریانوردی و تأمین احتیاجات آن از نظر کارکنان و تجهیزات و تدارکات کافی و مناسب کردن انبارها و سردخانه‌ها و کلیه قسمت‌های دیگر کشتی که کالا در آن حمل می‌شود و همچنین مواظبت حمل طبق بند یک ماده ۵۴ سعی و اهتمام کافی مبذول نشده باشد. هرگاه فقدان و یا خسارت وارده در نتیجه عدم قابلیت دریانوردی باشد، متصدی باربری و یا اشخاص دیگری که به استناد این ماده ادعای معافیت از مسؤولیت می‌نمایند، ملزمند که اعمال سعی و مراقبت را از ناحیه خود ثابت کنند». مبنای مسؤولیت موضوع این بند نظریه‌ی تقصیر است؛ به رغم آن که در ماده‌ی ۵۱۶ قانون مدنی اصل بر عدم تقصیر بوده و صاحب کالا باید تقصیر متصدی را ثابت نماید، در ماده‌ی ۵۵ قانون دریایی، ظاهراً تقصیر، مفروض است (امید، ۱۳۵۳، ج ۱: ۲۸۶)؛ این متصدی حمل است که باید بی‌تقصیری خود را به اثبات برساند. در این موارد متصدی، بی‌تقصیری خویش را با اثبات سعی و مراقبت مدلل می‌سازد. بنابراین میان ماده‌ی ۳۸۶ قانون تجارت و ماده‌ی ۵۵ قانون دریایی از حیث بار اثبات تقصیر تفاوتی نیست؛ در هر دو ماده زیان‌دیده از اثبات تقصیر متصدی معاف است، اما از

منظر وظیفه‌ی متصدی در خصوص رهایی از مسؤولیت این تفاوت وجود دارد که در ماده‌ی ۳۸۶ مذکور مبنای تعهد ایمنی است و متصدی برای معافیت از مسؤولیت باید علت خارجی را ثابت نماید؛ در حالی که در ماده‌ی ۵۵ یاد شده اثبات سعی و مراقبت برای رهایی از مسؤولیت کافی است. بنابراین، امروزه متصدی حمل و نقل دریایی از قلمرو ماده‌ی ۳۸۶ قانون تجارت خارج شده است؛ زیرا، مطابق قانون دریایی چنانچه متصدی عدم تقصیر خود را ثابت نماید، از مسؤولیت رهایی می‌یابد، در حالی که در ماده‌ی ۳۸۶ قانون تجارت، گویا اثبات بی‌تقصیری کافی نبوده و متصدی باید وجود یکی از علل خارجی موضوع ماده را ثابت کند. آنچه گفته شد ناظر به تلف کالا است، اما در خصوص ادعای عیب کالا، اصولاً این صاحب کالا است که باید ثابت نماید که کالا معیوب شده است (صمدی اهری، ۱۳۷۳: ۳۹).

در حقوق فرانسه نیز مبنای مسؤولیت متصدی در قوانین مدنی و تجارت این کشور یعنی تئوری تعهد ایمنی، در قوانین دیگر به نفع متصدیان حمل و نقل تغییر یافته است. به موجب بند اول ماده‌ی ۲۷ قانون هجدهم ژوئن ۱۹۶۶ چنانچه متصدی حمل بتواند ثابت نماید که به وظایف خود در ماده‌ی ۲۱ همان قانون عمل نموده، از مسؤولیت معاف است. ماده‌ی ۲۱ مذکور نیز تعهد به مراقبت یعنی تعهد به وسیله را بر عهده‌ی متصدی بار قرار داده است. بنابراین، در حقوق ایران و فرانسه در مورد حمل و نقل دریایی قانونگذار به نفع متصدی حمل و نقل، مبنای مسؤولیت را از تئوری تعهد ایمنی به تئوری تقصیر تغییر داده است؛ اما برای رعایت حال صاحب کالا، بار اثبات تقصیر را بر عهده‌ی وی مستقر نساخته، بلکه تقصیر را مفروض دانسته است.

۲-۳. حمل و نقل هوایی

در عرصه‌ی بین‌المللی، کنوانسیون مربوط به یکسان کردن برخی از مقررات حمل و نقل هوایی بین‌المللی ورشو (مصوب دوازدهم اکتبر ۱۹۲۹ و اصلاح آن در سال‌های ۱۹۵۵، ۱۹۶۱ و ۱۹۷۱) در سال ۱۳۵۴ مورد تصویب قانونگذار ایران قرار گرفته است. بند ۱ ماده‌ی ۱۸ این کنوانسیون مقرر می‌دارد: «متصدی حمل و نقل مسؤول خسارتی است که در صورت انهدام یا مفقود شدن یا صدمه به لوازم شخصی

ثبت شده یا کالا وارد می‌گردد مشروط به این که حادثه موجب خسارت حین حمل و نقل هوایی روی داده باشد». ماده‌ی ۱۹ این کنوانسیون نیز در خصوص تأخیر مقرر داشته است: «متصدی حمل و نقل مسؤول خسارتی است که از تأخیر در حمل و نقل هوایی مسافر، لوازم شخصی یا کالا ناشی می‌گردد». ظاهر این ماده اطلاق داشته و ممکن است این امر را به ذهن متبادر سازد که مسؤولیت بدون تقصیر برای متصدی در نظر گرفته شده است (Viney, 1995: 30؛ فتح‌الله پورشیرازی، ۱۳۸۶: ۱۷). اگر به این نحو استدلال شود، مبنای مسؤولیت متصدی، تعهد ایمنی بوده و در حقوق فرانسه با ماده‌ی ۱۳۳-۱ قانون تجارت و مواد ۱۷۸۴، ۱۱۴۷ و ۱۱۴۸ قانون مدنی این کشور و در حقوق ایران با ماده‌ی ۳۸۶ قانون تجارت و مواد ۲۲۷ و ۲۲۹ قانون مدنی سازگار خواهد بود. هرچند با توجه به بند ۱ ماده‌ی ۲۰ کنوانسیون مذکور به نظر می‌رسد که مبنای مسؤولیت، تقصیر مفروض است، نه تئوری تعهد ایمنی. این بند از ماده مقرر می‌دارد: «در صورتی که متصدی حمل و نقل ثابت کند که خود و عاملین او کلیه تدابیر لازم را برای جلوگیری از بروز خسارت اتخاذ نموده‌اند یا آن که اتخاذ چنان تدابیری برای او و عاملین او مقدور نبوده است، مسؤول نخواهد بود». از این ماده بر می‌آید که تعهد متصدی، نوعی تعهد به وسیله بوده و به اتخاذ تمامی تدابیر یا سعی و تلاش متعارف محدود است. با این وجود به نظر می‌رسد که به رغم تشتت تفاسیر متعدد از مواد مزبور بهتر است مبنای مسؤولیت متصدی را با حقوق داخلی هماهنگ نموده و تعهد ایمنی بدانیم.

همان‌گونه که به نظر می‌رسد تدوین‌کنندگان کنوانسیون نیز قصد نداشته‌اند فقط از تئوری تقصیر پیروی نمایند. ماده‌ی ۲ کنوانسیون مقرر می‌دارد: «هرگاه ثابت شود خسارت وارده ناشی از عمل یا قصور متصدی حمل و نقل یا مستخدمین و عاملین او بوده و خواه به قصد خسارت و خواه از روی بی‌احتیاطی و با علم به امکان ورود خسارت صورت گرفته، میزان مسؤولیت مصرحه در مواد ۲۲ کنوانسیون قابل اجرا نخواهد بود، مشروط به این که در مورد عمل یا قصور مستخدم یا عامل مذکور ثابت شود وی در حدود وظایف خود عمل می‌نموده است.» بنابراین، از این مواد بر می‌آید که در صورت ارتکاب تقصیر، متصدی نمی‌تواند از سقف خسارت بهره برد؛ اما اگر مرتکب تقصیر نیز نشده باشد، نمی‌تواند از مسؤولیت رهایی یابد؛ هرچند

می‌تواند از سقف محدود خسارت بهره برد. این امر نشان می‌دهد که مبنای مسؤولیت متصدی، تئوری تقصیر نبوده و بیشتر با تئوری تعهد ایمنی سازگار است. این امر در خصوص حقوق داخلی ایران نیز کاربرد دارد؛ زیرا، قانون «تعیین حدود مسؤولیت شرکت‌های هواپیمایی ایران در پروازهای داخل کشور» مصوب ۱۳۶۴ مسؤولیت‌های این شرکت‌ها را تابع کنوانسیون مذکور دانسته است.

۳-۳. حمل و نقل جاده‌ای

در فرانسه در خصوص مسؤولیت مدنی متصدی حمل و نقل جاده‌ای ماده‌ی ۱۷۸۲ قانون مدنی مقرر می‌دارد: «متصدیان حمل و نقل از طریق جاده و آب در مورد حفاظت و نگهداری اشیایی که به آن‌ها سپرده می‌شود، تابع همان تعهدات مهمان‌داران هستند که در قسمت امانات اشاره شده است»؛ ماده‌ی ۱۹۵۲ این قانون نیز در مورد مسؤولیت مهمان‌داران و هتل‌داران آورده است: «مهمان‌داران و هتل‌داران مانند امانت‌داران مسؤول البسه و بار و اسباب متفاوتی هستند که در ساختمان آن‌ها به وسیله‌ی مسافران آورده شده است. ودیعه‌ی این موارد باید مانند ودیعه‌ی اضطراری تلقی شود». اما در حقوق ایران به موجب ماده‌ی ۵۱۶ قانون مدنی، مبنای مسؤولیت متصدی تئوری تقصیر است؛ حکم این ماده صرفاً در خصوص تلف یا مفقود شدن یا آسیب‌دیدگی کالا جریان دارد؛ لذا در مورد خسارت ناشی از تأخیر، ماده‌ی ۵۱۶ مذکور کاربرد نداشته و باید به قواعد عمومی و از جمله مواد ۲۲۶ تا ۲۳۰ قانون مدنی استناد شود. به عنوان مثال، اگر بر متصدی حمل شرط شده باشد که کالا را تا اولین روز دی ماه تحویل دهد و متصدی آن را در تاریخ پانزدهم همان ماه تحویل دهد، با توجه به این که کالا تلف یا مفقود نشده، نمی‌توان به ماده‌ی ۵۱۶ این قانون استناد نمود؛ بلکه باید به ماده‌ی ۲۲۶ قانون مذکور رجوع کرد؛ هم‌چنان که در حقوق فرانسه نیز در چنین فرضی باید به ماده‌ی ۱۱۴۶ قانون مدنی این کشور استناد شود.

نتیجه آن که، در فرض تلف یا مفقود شدن کالا و استناد به ماده‌ی ۵۱۶ قانون مدنی، اصل بر عدم مسؤولیت بوده و صاحب کالا باید تعدی و تفریط متصدی را ثابت نماید؛ اما در خصوص خسارت ناشی از تأخیر، صرف عدم انجام تعهد تقصیر بوده و صاحب کالا نیاز به اثبات تقصیر متصدی نداشته و این متصدی است که برای رهایی

از مسؤولیت باید علت خارجی را به اثبات رساند (مواد ۲۲۷ و ۲۲۹ قانون مدنی و مواد ۱۱۴۷ و ۱۱۴۸ قانون مدنی فرانسه). این ایده در قانون تجارت پیروی نشده است؛ از ماده ۳۸۶ این قانون برمی آید که مبنای مسؤولیت متصدی نمی تواند تئوری تقصیر باشد؛ زیرا، تعهد متصدی، تعهد به وسیله نبوده و نوعی تعهد به نتیجه تلقی می شود؛ متصدی یا باید کالا را سالم و به موقع به مقصد برساند و یا آن که مهیای پرداخت خسارت شود. مگر آن که وجود یکی از علل موضوع ماده ۳۸۶ مذکور را به اثبات رساند. از این رو مبنای مسؤولیت وی بیشتر تعهد ایمنی است. در حقوق فرانسه نیز ماده ۱۷۸۴ قانون مدنی این کشور مقرر می دارد: «آن‌ها (متصدیان حمل و نقل) مسؤول گم شدن و خسارات کالاهایی هستند که به آن‌ها سپرده شده است؛ مگر این که ثابت کنند که گم شدن یا خسارات ناشی از حوادث غیرمترقبه یا فورس ماژور بوده است».

۴-۳. حمل و نقل ریلی

در ادبیات حقوق مدنی ایران در خصوص مسؤولیت مدنی متصدی در حمل و نقل ریلی مطلب قابل توجهی ملاحظه نمی شود؛ بر این اساس سخن از مبنای مسؤولیت متصدی ریلی در حقوق ایران امری دشوار است. با توجه به فقدان قوانین خاص ممکن است این امر به ذهن متبادر شود که مسؤولیت متصدی حمل و نقل ریلی تابع ماده ۵۱۶ قانون مدنی است. با توجه به آنچه پیش تر گفته شد، این نظر نمی تواند چندان صحیح باشد. لذا با توجه به خلاءهای موجود در قوانین، حداقل مناسب است که مسؤولیت متصدی ریلی تابع ماده ۳۸۶ قانون تجارت قرار گیرد. هم چنان که در یکی از آراء شعبه اول دیوان عالی کشور^۱ نیز به همین ماده استناد شده است (عرفانی، ۱۳۸۵: ۱۷۰). بنابراین، چنان چه در مسؤولیت متصدی ریلی به ماده ۳۸۶ قانون تجارت استناد شود، مسؤولیت مدنی متصدی به قواعد عمومی موجود در قانون مدنی نزدیک می شود؛ بر این اساس با لحاظ مواد ۲۲۷ و ۲۲۹ قانون مدنی و ماده ۳۸۶ قانون تجارت، باید گفت متصدی مسؤول است؛ مگر آن که علت خارجی را به اثبات رساند. در این صورت بعید نیست گفته شود مبنای مسؤولیت

۱. دادنامه‌ی شماره‌ی ۶۴۴ به تاریخ ۱۳۲۷/۴/۲۸.

متصدی ریلی نیز تئوری «تعهد ایمنی» است. هم‌چنان‌که مبنای مسؤولیت متصدی ریلی در ماده‌ی ۸ قانون دسترسی آزاد به شبکه‌ی حمل و نقل ریلی مصوب ۱۳۸۴ تا حدودی به این تئوری نزدیک شده است. این ماده مقرر می‌دارد: «شرکت‌های حمل و نقل ریلی با انعقاد قرارداد حمل و صدور بارنامه و شرکت‌های حمل و نقل ریلی مسافر با صدور بلیط توسط شرکت و یا نمایندگی مجاز طرف قرارداد آنان در مقابل صاحبان کالا و یا مسافران مسؤولیت دارند؛ تبصره‌ی این ماده قلمرو مسؤولیت متصدی را در حدود قوانین موجود دانسته و مقرر می‌دارد: «حدود مسؤولیت شرکت‌های حمل و نقل در مقابل صاحبان کالا و یا مسافران و نحوه ایفای آن در چهارچوب قوانین موجود و این قانون است که آیین‌نامه اجرایی آن به تصویب وزیر راه و ترابری می‌رسد».



برآمد

به نظر می‌رسد به رغم ماده‌ی ۳۸۶ قانون تجارت و مواد ۲۲۷ و ۲۲۹ قانون مدنی که در بخش قواعد عمومی قراردادهای این قانون آمده است، به نفع زیان‌دیده یعنی صاحب کالا است که مبنای مسؤولیت مدنی متصدی حمل، تئوری «تعهد ایمنی» تلقی شود؛ ثمره‌ی عملی چنین ایده‌ای آن است که در صورت وقوع خسارت، زیان‌دیده مکلف به اثبات تقصیر متصدی نیست، اما در این وضع نیز متصدی با اثبات سعی و تلاش متعارف نمی‌تواند از مسؤولیت رهایی یابد؛ وی باید وجود یک عامل خارجی را به اثبات رساند؛ این امر به یکپارچگی حقوق تجارت و قواعد عمومی قراردادها در حقوق مدنی منجر می‌شود. با این حال این وضعیت در برخی دیگر از قوانین و کنوانسیون‌ها رعایت نشده است؛ به نحوی که از مبانی دیگری استفاده شده است؛ مبانی‌ای که شناخت آن‌ها در دعاوی داخلی و بین‌المللی که تعداد آن‌ها نیز کم نیستند، می‌تواند در حل مسائل مسؤولیت مدنی و شناخت خواهان و خوانده مفید باشد. در وضعیت کنونی نمی‌توان ادعا کرد که مسؤولیت مدنی متصدی حمل و نقل از مبانی واحدی پیروی می‌کند. به رغم این که مقررات حمل و نقل در قوانین تجارت و مدنی در خصوص حمل و نقل زمینی، دریایی و هوایی اطلاق دارد، با تدوین مقررات خاص در مورد هر یک از این شیوه‌های حمل و نقل و پیوستن به برخی از کنوانسیون‌های بین‌المللی در حقوق ایران و فرانسه، زمینه‌ی تحول در مبانی مسؤولیت فراهم آمده است؛ امری که باید به هنگام طرح دعوا، دفاع از ادعا و یا صدور رأی مد نظر قرار گیرد.

فهرست منابع

- ۱- امید، هوشنگ، *حقوق دریایی*، جلد نخست، چاپخانه‌ی زیبا، چاپ نخست، ۱۳۵۳.
- ۲- ژوردن، پاتریس، *تحلیل رویه قضایی در زمینه مسؤولیت مدنی*، میزان، چاپ نخست، ۱۳۸۶.
- ۳- ستوده، حسن، *حقوق تجارت*، جلد چهارم، دادگستر، چاپ چهارم، ۱۳۷۵.
- ۴- شهیدی، مهدی، *سقوط تعهدات*، نشر حقوق دان، چاپ چهارم، ۱۳۷۷.
- ۵- شهیدی، مهدی، *آثار قراردادهای و تعهدات*، مجد، چاپ نخست، ۱۳۸۲.
- ۶- شهیدی، مهدی، «برخورد مقررات قانون مدنی و تجارت در مورد قرارداد حمل و نقل»، مجموعه‌ی مقالات حقوقی، مجد، چاپ نخست، ۱۳۸۵.
- ۷- صمدی اهری، محمدهاشم، *مسؤولیت مدنی متصدی حمل و نقل دریایی*، روزنامه‌ی رسمی، چاپ نخست، ۱۳۷۳.
- ۸- عرفانی، محمود، *حقوق تجارت*، جلد نخست، جهاد دانشگاهی، چاپ هفتم، ۱۳۷۳.
- ۹- عرفانی، توفیق، *مسؤولیت مدنی حمل و نقل زمینی «جاده-ریل»*، آثار اندیشه، چاپ نخست، ۱۳۸۵.
- ۱۰- فتح‌الله پورشیرازی، احمدرضا، *حقوق مسافر هواپیما*، همای غدیر، چاپ نخست، ۱۳۸۶.
- ۱۱- فرمانفرمائی، ابوالشیر، *حقوق دریایی*، چاپخانه‌ی فرمی، چاپ نخست، ۱۳۴۹.
- ۱۲- کاتوزیان، ناصر، *حقوق مدنی، عقود معین*، جلد نخست، شرکت سهامی انتشار، چاپ ششم، ۱۳۷۶.
- ۱۳- موسوی بجنوردی، سید حسن، *قواعد الفقهی*، جلد دوم، الهادی، چاپ نخست، ۱۴۱۹ هـ.ق.
- ۱۴- نوری، فضل‌الله بن عباس، *رساله فی قاعده ضمان الید*، دفتر انتشارات اسلامی وابسته به جامعه‌ی مدرسین حوزه‌ی علمیه‌ی قم، چاپ نخست، ۱۴۱۴ هـ.ق.
- 15- Bacache, Gibeili, *Droit Civil. les obligations*. La responsabilité civile extracontractuelle. Economica, 1é.éd, 2007.
- 16- Carbonnier, Jean. *Droit civil. les obligations*, Presses Universi-

- taires de France, 21.é.éd,1998.
- 17- Cabrillac, Remy, ***Droit des obligations***, Dalloz, 5é.éd, 2005.
- 18- Fabre-Magnan, Muriel, ***Droit des obligations***, T. 1 (contrat et Engagements Unilaterals), Presses Universitaires de France, 1é.éd, 2008.
- 19- Fabre-Magnan, Muriel, ***Droit des obligations***, T. 2 (Responsabilité Civile et Quasi-contrat), Presses Universitaires de France, 1é.éd, 2007.
- 20- Flour, Jacques; Aubert, Jean; Luc, ***Savaux Eric, Les Obligations***, 1-L'acte juridique, T.1, sirey, 13é.éd, 2008.
- 21- Flour, Jacques; Aubert, Jean, Luc, ***Les Obligations. -Le fait juridique***, T.2, 7é.éd, armond colin.
- 22- Jousrand, Patrice, ***Les Principes de la Responsabilité Civile***, dalloz, 2007.
- 23- Mazeaud, (Henri, Leon, Jean), ***Leçons de Droit Civil, Obligations***. T 2, Monntchrestien,6 é.éd, 1978.
- 24- Malaurie, Philippe; Aynes, Laurent; Stoffel Munk, Philippe, ***Droit Civil. Les Obligations***, Defrenois, 3é.éd, 2007.
- 25- Malaurie, Philippe; Aynes, Laurent, ***Droit Civil.contrats speciaux***. 12é.éd, 1998.
- 26- Terré, Francois; Simler, Philippe; Lequette, Yves, ***Droit Civil. Les Obligations***, Dalloz, 9 é.éd, 2005.
- 27- Le Tourneau, Cadiet; Cadiet, Cadiet, Philippe; Cadiet, Loic, ***Droit de la Responsabilité***, dalloz, 3 é.éd, 1998.
- 28- Viney, Genevieve, ***Traité de Droit Civil. Introduction a la Responsabilité***, librairie générale de droit et de jurisprudence, 2 é.éd, 1995.
- 29- Viney, Genevieve, ***Traité de Droit Civil. Les Obligations. la***

Responsabilité, librairie générale de droit et de jurisprudence, 1 é.éd, 1988.

30- Weill, Alex; Terré, François, **Droit.Civil. Les Obligations**, Dalloz, 4 é.éd, 1986.

31-<http://www.oboulo.com/evolution-fondements-responsabilite-delictuelle-plan-detaille-40439.html>

32-<http://www.oboulo.com/evolution-fondements-responsabilite-36754.html>

33-<http://www.lexinter.net/JF/risque.htm>

34-http://www.lexinter.net/JF/responsabilite_civile.htm

35-<http://www.lerepairedesmotards.com/assurance/assurance-obligatoire.php>

36-http://fr.wikipedia.org/wiki/Th%C3%A9orie_du_risque-profit

37-http://fr.wikiversity.org/wiki/Obligation_contractuelle

38-<http://www.logisneuf.com/definition-responsabilite-contractuelle.html>

39-<http://www.lexinter.net/JF/securite.htm>

40-http://www.lexinter.net/JF/contrat_de_transport.htm

41-<http://www.cabinetaci.com/vocabulaire-obligations-de-moyens-et-resultats.html>