

تعهد ایمنی و بررسی تحول آن در قرارداد حمل و نقل در حقوق فرانسه

دکتر محمد صالحی راد *

یکی از طرق غنی کردن دانش حقوقی، و نیز اصلاح و تعدیل قواعد و مقررات حقوق داخلی، مطالعه و بررسی حقوق کشور های دیگر است. این امر در خصوص مباحث ناظر به طرق جبران خسارات ناشی از مصنوعات و محصولات جدید که خود زائیده پیشرفت صنعت و فنون است، ضرورت بیشتری دارد. از آنجا که تعهد ایمنی به عنوان تمهیدی کارساز در جبران خسارات مصدومین حوادث، یکی از تعهدات ضمنی بسیار مهم و مطرح در حقوق قراردادی فرانسه می باشد و اینکه به اعتقاد نگارنده برقراری چنین تعهدی در قرارداد حمل و نقل مسافر در حقوق ایران، به لحاظ عادلانه و منطقی بودن آن ضروری است، به منظور آشنائی بیشتر با این مفهوم به شرح پیدایش و سیر تحول این تعهد در قرارداد حمل و نقل در حقوق ایسن کشور می پردازد.

مقدمه:

علاوه بر تعهدات اصلی، قراردادها در موارد بسیار دارای بعضی تعهدات ضمنی هم می باشند که یکی از معروفترین و قدیمی ترین آنها در حقوق فرانسه «تعهد ایمنی» است (۱).

این تعهد که نخست در قرارداد حمل و نقل مسافر تأیید و پذیرفته شد مفید تکلیف

*مدیر کل مرکز تحقیقات و پژوهشهای قوه قضائیه

1 - Ph . SIMLER, j.-Cl. Civil , art. 1156 a 1164, fasc. 20, n 48. - A. BENABENT, Droit civil, Les obligations, Montchrestien, 3eme ed. 1991, n 234 - P.JOURDAIN, " L'obligation de securite, (A propos de quelques arrrets recents)" , Gaz. Pal. 24 sept. 1993, doct. P. 6.

به سلامت رساندن مسافر به مقصد است به نحوی که صرف ورود صدمه بدنی به مسافر کافی برای مسئول دانستن متصدی حمل و نقل بوده و این یک جز با اثبات اینکه حادثه بر اثر عامل خارجی غیر منتسب به او واقع شده از مسئولیت معاف نمی‌گردد.

تعهد ایمنی، پس از تثبیت در قرارداد حمل و نقل مسافر، بی آنکه در همه حال واجد دلالت اولیه خود باشد، به قراردادهای بسیاری تسری یافته است. در واقع، خصوصیت امپریالیستی تعهد ایمنی (۲) چنان است که امروزه حتی ارائه معیاری قابل اطمینان برای شناسایی قراردادهای مشتمل بر آن دشواری نماید (۳). چه این تعهد نه تنها به قراردادهایی چون حمل و نقل مسافر، که متعهدله نقشی در تحقق نتیجه اجرای قرارداد ندارد، بلکه به همه قراردادهایی که به نحوی از انحاء سلامت جسمانی طرف را به خطر می‌اندازند راه یافته است.

امروزه متصدیان انواع بازی‌ها، مسئولین استخرها، آژانس‌های مسافرتی، مدارس خصوصی، برپاکندگان مسابقات و نمایش‌ها و... ماخوذ به چنین تعهدی می‌باشند. حتی در عقد بیع نیز رویه قضائی فرانسه با تفکیک و تمیز خسارات مالی از خسارات بدنی، ایمنی محصولات را به عنوان امری جدا از فقدان عیب مخفی کالا تلقی نموده و فروشندگان حرفه‌ای را ضامن ایمنی محصولات می‌داند (۴). به اعتقاد نگارنده هرچند در حقوق ما نیازی به اقتباس کلی این رویه و ادخال تعهد ایمنی در قراردادها نیست لیکن استقرار آن در قرارداد حمل و نقل مسافر، همچنان که در قراردادهای مشابه آن، و ایجاد مقوله‌ای خاص در این زمینه ضروری است. چه این قرارداد، که در آن متعهدله نقش مؤثری در تحقق هدف قراردادی ندارد، علاوه بر اشتغال بر تعهد ایمنی یا فرض مسئولیت، متضمن فرض توجه خسارت به

2 - P. JOURDAIN, art. Prec.

3 - G. VINEY, Resp. civ. Et assur., fever. 1994, p. 3.

4 - Cass. Iere civ., 22 janv. 1991, inf. Rap., p. 56; RTD civ., 1991 p. 539, obs. P. Jourdain.

متعهد نیز می باشد، لذا استقرار تضمین ایمنی در آن هم طریقی بسیار مؤثر در حمایت از حقوق خسارت دیدگان و هم مبتنی بر موازین منطق و عدالت است (۵). بر این اساس، و نیز اینکه به وجهی عام یکی از طرق غنابخشی به دانش حقوقی آگاهی از حقوق دیگر کشورها و بهره مندی از تجربه های آنان است، در این مقال به شرح پیدایش و سیر تحول تعهد ایمنی در قرارداد حمل و نقل در حقوق فرانسه می پردازد. با بیان نحوه ظهور تعهد ایمنی و بررسی فراز و فرود آن دانسته خواهد شد که چگونه این تعهد با گذشت زمان به آشفته گری گرائید و باز چگونه با گذر از بیراهه ها، پس از سال ها، به بستر بایسته خود رسید. باشد که آشنائی و تأمل در این تعهد منطقی و عادلانه سبب شود که محاکم ما نیز استقرار این رویه را در قرارداد حمل و نقل مسافر اقبال نمایند. تحقیق در موضوع مستلزم بیان نحوه پیدایش تعهد ایمنی (فصل اول)، علت بیراهه پیمائی آن (فصل دوم) و نیز رهیابی مجدد این تعهد است (فصل سوم).

فصل اول

پیدایش مفهوم تعهد ایمنی

هرچند امروزه قراردادهای بسیاری مشتمل بر تعهد ایمنی می باشند ولی خاستگاه این مفهوم قرار داد حمل و نقل مسافر بوده است. گرچه در بادی امر نیز رویه قضائی فرانسه اشتمال این قرارداد بر چنین تضمینی را نفی می نمود ولی پس از چندی با عدول از این نظر، وجود آن را در قرار داد انتقال مسافر، همچنان که در بسیاری از قراردادهای دیگر، تأیید نمود

۵ - برای ملاحظه علت استقرار این فرض و فایده آن ر. ک: دکتر محمد صالحی راد، «منطق گرائی در حقوق»، بحثی در خصوص چگونگی انتساب خسارت بدنی به طرف عقد، مجله حقوقی دادگستری، زمستان ۷۷، شماره ۲۵.

۱ - نفی اولیه تعهد ایمنی

به موجب ماده ۱۷۸۴ قانون مدنی فرانسه، متصدیان حمل کالا «ضامن تلف یا نقص اموال واگذار شده به آنان می‌باشند مگر آنکه اثبات نمایند که تلف یا خسارات وارده به آن اموال به سبب حوادث غیر مترقبه یا فورس ماژور بوده است (۶) مستنبط از مقرر مرقوم این است که مسئولیت متصدی حمل کالا، در صورت تلف یا نقص محموله، مسئولیتی مفروض است. صرف تلف مال واگذار شده به متصدی حمل، همچنان که بروز نقص در آن، بی آنکه نیازی به اثبات خطا باشد، کافی برای مسئول دانستن متصدی حمل بوده و نامبرده جز با ارائه دلیل بر بروز حادثه خارجی غیر منتسب به خود نمی‌تواند از مسئولیت معاف شود.

فرض مسئولیت متصدی حمل در صورت تلف یا نقص مال التجاره همیشه و بی هیچ قول مخالفی مورد قبول و عمل رویه قضائی فرانسه بوده است (۷). لیکن هیچیک از متون قانونی متضمن بیان چنین مسئولیتی برای متصدیان مسافری، به گاه بروز صدمات بدنی یا قتل مسافرین، نبوده است (۸). به لحاظ این خلاء قانونی، که شاید منشاء آن ندرت مسافرت و قلّت جابجائی اشخاص در زمان تدوین قانون مدنی فرانسه بوده باشد (۹)، رویه قضائی، طی سالهای متمادی، حوادث جسمانی حادث در خلال اجرای قرار داد حمل و نقل مسافر را منحصرأً مشمول مقررات ضمان قهری

۶ - ماده ۲۸۶ قانون تجارت ما نیز با اقتباس از ماده مرقوم مقرر داشته است: «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 مال التجاره یا مستند به تقصیر ارسال کننده یا مرسل الیه یا ناشی از تعلیماتی بوده که هیچ متصدی مواظبی نمی‌توانست از آن جلوگیری کند.»

7 - V. Par exemple : Cass . com , 22 Janv. 1973 : B T L . 1973 , 109 . - Cass. Com., 29 oct. 1973 : B T L . 1973 , 488 . - CA Rouen, 26 mai 1977 : , 134 . - CA Rennes, 13 juil. 1977 : B T L . 1978 , 133 .

8 - Ph. LE TOURNEAU , " Contrat de transport " : Rep . Civ Dalloz. 1994 , n 53 p. 8 .

9 - S. GOLDSCHMIDT , L'obligation de securite , Etude Jurisprudentielle , th. Lyon , 1947 , p. 2 .

در خلال اجرای قرار داد حمل و نقل مسافر را منحصرأ^{۱۰} مشمول مقررات ضمان قهری مندرج در ماده ۱۳۸۴ قانون مدنی می دانست (۱۰). مسئولیت ناشی از این ضمان ، مطابق تفسیری که در آن روزگاران از ماده ۱۳۸۴ قانون مدنی به عمل می آمد ، مستلزم اثبات تقصیر طرف بود . لذا حکومت این مقررات بر مساله ایجاب می نمود که مسافر مصدوم یا ورثه مسافر مقتول برای جبران خسارت و مطالبه غرامت ، خطای متصدی حمل و نقل و نیز وجود رابطه سببیت بین خطای او و صدمات بدنی یا فوت را اثبات نمایند ؛ امری که ، به لحاظ ابهام منشاء حادثه و صعوبت کشف علت واقعه ، بسیار دشوار بود .

چون بدینگونه در اغلب موارد مصدومین را توان اثبات خطای شرکت های سوداگر و پر قدرت طرف نبود نوعاً جبران خسارت نیز ممکن نمی گشت . پس ملاحظات مبتنی بر عدالت زمینه ساز تمهید طریقی برای یاری رسانی به صدمه دیدگان و بازماندگان جان باختگان سوانح شد و این طریق در مفهومی به نام تعهد ایمنی (۱۱) تجلی یافت .

۲ - قبول تعهد ایمنی در قرار داد حمل و نقل مسافر

در پایان سده نوزدهم میلادی ، در حالی که هنوز قانونی برای حوادث ناشی از کار تدوین نشده بود ، تزاید این قبیل حوادث - که خود معلول صنعتی شدن جامعه بود و تمایل به حمایت از کارگران مصدوم ، گروهی از حقوقدانان را بر آن داشت که به تحلیل نوینی از محتوای قرار داد کار دست یازند (۱۲). جوهر این تحلیل مبتنی بر گسترش دامنه مسئولیت قرار دادی و متضمن این نظر بود که قرار داد کار، کارفرما

10 - Cass . Civ . , 10 nov . 1884 : D . 1885 , 1 , 1433 , note Sarrut ; S . 1885 , 1 , 129 , note Lyon - Caen . V . Dans le meme sens : CA Paris , 9 nov . 1909 : D . 1911 , 2 , 157 . - CA Besancon , 15 dec . 1909 : D . 1911 , 2 , 357 .

11 - L'obligation de securite.

12 - M . SAUZET, " De la responsabilite des patrons vis - a - vis des ouvriers dans les accidents industriels", Rev. crit. Legis . et Juris . , 1883 , p . 598 et s - V . SAINCTELETTE " De la responsabilite et de la garantie", Bruxelles, 1884 , p . 140 .

را تنها ملزم به تادیه دستمزد کارگر نمی نماید بلکه این قرارداد موجب تعهد ایمنی به نفع او نیز می باشد. لذا چنانچه کارگری در خلال انجام کار دچار حادثه ای شود، کارفرما به لحاظ ماخوذ بسودن به تعهد ایمنی مسئول جبران خسارت وارده به او خواهد بود (۱۳).

غایت و غرض از این تحلیل روشن بود: در آن دوران، به موجب تفسیر معمول از مقررات قانون مدنی، کارگر مصدوم می بایست برای جبران خسارت ناشی از حوادث کار، وقوع خطائی را از ناحیه کارفرما اثبات می نمود. در صورتی که مبنیاً بر این نظر با گسترش دامنه تعهدات قرار دادی، بار اثبات خطا از کارگر مصدوم، یا اولیاء دم کارگر مقتول، برداشته می شد، بر اساس این تحلیل به صرف بروز حادثه منتهی به صدمه بدنی در حین کار، و چنانچه کارفرما دلیلی بر بروز حادثه بر اثر امر خارجی غیر منتسب به خود ارائه نمی کرد، به لحاظ عدم اجرای تعهد قراردادی اش به حفظ ایمنی، مسئول جبران خسارت بود.

هرچند این نظر در آن زمان پذیرفته نشد و مساله جبران خسارت قربانیان و حوادث کار همچنان مشمول مقررات مسئولیت مدنی مندرج در قانون مدنی باقی ماند (۱۴)، اما اندیشه الحاق تعهد ایمنی، به عنوان یکی از تعهدات ضمنی قرار دادی، در زمینه ای دیگر، یعنی قرار داد حمل و نقل مسافر متجلی شد. در واقع در سال ۱۹۱۱، دیوان کشور فرانسه با یکی از آراء بسیار پرآوازه خود (۱۵)، به تعهدی ضمنی، که به فوریت تعهد ایمنی نامیده شد (۱۶)، حیات بخشید.

13 - F. TERRE, Ph. SIMLER et Y. LEQUETTE, Droit Civil, Les obligations 5eme ed. Dalloz, 1993, n. 543.

۱۴ - تا اینکه مقنن به موجب قانون مورخ ۹ آوریل ۱۸۹۸ برای حل مسائل و حوادث ناشی از کار به وضع مقرراتی مستقل پرداخت.

15 - Cass. Civ., 21 nov. 1911 : DP. 1913, 1, 249, note Sarrut; S. 1912, 1, 73, note Lyon - Caen.

16 - B. STARCK, H. ROLAND et L. BOYER, Obligation, t. 2. Contrat, 4 eme ed. Litec, 1993, n 1013, p. 420.

موضوع پرونده منتهی به اصرار رای فوق این بود که شخصی در خلال مسافرت با کشتی تجارتی، که از تونس عازم بندر بن در الجزایر بود، بر اثر سقوط یکی از بشکه های چیده شده در کشتی شدیداً مجروح می گردد و برای جبران خسارت وارده علیه شرکت کشتیرانی در دادگاه الجزایر طرح دعوی می نماید (۱۷). از آنجا که یکی از شروط مندرج در بلیط مسافرت، دادگاه تجاری ماریسی (۱۸) را صالح به رسیدگی مشکلات ناشی از اجرای قرار داد دانسته بود، شرکت متصدی حمل، با استناد به شرط مرقوم، به صلاحیت دادگاه ایراد می نماید. دادگاه مرجوع الیه با این استدلال که مصدوم نه به استناد قرار داد و مندرجات آن بلکه مستنداً به مقررات مسئولیت مدنی مندرج در قانون مدنی مبادرت به طرح دعوی کرده است، اعتراض را مردود اعلام می دارد. با فرجام خواهی، دیوان کشور چنین نظر می دهد که « در واقع اجرای قرار داد حمل و نقل مسافر برای متصدی آن تعهد صحیح و سالم رساندن مسافر به مقصد را هم در بردارد ». بدین لحاظ، صرف ورود خسارت بدنی به مسافر موجب مسئولیت قراردادی متصدی مزبور است.

چندی پس از صدور رای فوق، بار دیگر، دیوان کشور، به لحاظ وقوع حادثه ای ناشی از خروج قطار از ریل، تأیید نمود که: « صرف تسلیم بلیط به مسافر، به خودی خود و بدون نیاز به تصریح، برای شرکت راه آهن موجب تعهد صحیح و سالم رساندن مسافر به مقصد است » (۱۹). از زمان عطف رویه قضائی در سال ۱۹۱۱، راه حل جدید در تصمیمات قضائی ناظر به حوادث راجع به همه طرق انتقال زمینی

۱۷ - حادثه مربوط به زمان تسلط فرانسه بر کشور الجزایر است.

۱۸ - **Marseille** شهر و بندری در جنوب فرانسه، کنار دریای مدیترانه. صدور کالا از فرانسه به آفریقا و برعکس از این بندر انجام می گیرد.

19 - Cass . Civ., 27 Janv. 1913 , 1 , 117 , concl . Sarrut ; DP . 1913 , 1 , 249 .

مسافر متظاهر شده (۲۰) و با آراء متعددی از دیوان کشور ابرام گردیده است (۲۱).
 فایده تصور چنین تعهدی در دو فرض نمود می یابد: نخست، فرض مسئولیت
 متعهد، چرا که در صورت بروز صدمه بدنی، مصدوم، بدون نیاز به اثبات خطای
 طرف، قادر به مطالبه غرامت است. دوم، فرض توجه خسارت به وسیله نقلیه،
 و «مالاً» به مؤسسه حمل و نقل. چه آنکه در اینگونه حوادث، مصدوم حتی نیازی به
 اثبات انتساب خسارت به وسیله نقلیه نیز ندارد. به عبارت دیگر صرف اثبات اینکه
 «حادثه در خلال سفر تحقق یافته است» (۲۲)، به خودی خود دلیل بر عدم اجرای
 تعهد ایمنی و موجب مسئولیت متصدی است (۲۳). تنها طریق معافیت وی از
 مسئولیت اثبات این امر است که عدم اجرای چنین تعهدی به لحاظ حواث غیر مترقبه
 یا علت خارجی غیر قابل انتساب به او، مانند خطای پیش بینی ناپذیر شخص ثالث یا
 خود مسافر بوده است (۲۴).

این تعهد شبیه به تضمین، که به حق تمهیدی کارآ در حمایت از مصدومین حواث
 رانندگی بوده و مقبول حقوقدانان نیز واقع گشت، با گذر زمان به آشفتگی گرائید.

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
 رتال جامع علوم انسانی

۲۰- در حمل و نقل جاده ای، حوادث رانندگی مشمول قانون شماره ۶۷۷ - ۸۵ مصوب ۵ ژوئیه ۱۹۸۵ می
 باشد. مطابق این قانون، به محض اثبات اینکه وسیله نقلیه در بروز خسارت دخالت داشته، مسافر بر مسئول
 جبران خسارت است (ماده ۱) و موارد معافیت وی نیز بسیار محدود می باشد (مواد ۲ و ۳).

21 - V. Par exemple : Cass . Civ., 21 avr. 1913 : DP 1913 , 1 , 249 , - Cass.
 Civ., 9 fevr. 1919 : DP. 1919, 1 , 45 , - Cass Civ., 16 mars 1937 : Gaz . Pal . 1937,
 II , 35 - Cass . Civ ., 9 mars 1942 : Gaz Pal. 1942 , 1 , 206 , - Cass . Civ., 17 Oct .
 1945 : J C P 1946 , II, 2945 . - Cass . Civ., 7 mai 1964 : D. 1946, 324 .

22 - Cass . Civ ., 25 Juill . 1922 : D , 1923 , 1 , 210 .

23 - B. STARCK , H. ROLAND et L. BOYER , Op. Cit., n 1015 , p , 420 .

24 - CA Paris , 2 mars 1950 : J C P 1950 , ed G , II , 5470 .

فصل دوم

بیراهه پیمانی

از سال ۱۹۱۱، رویه قضائی فرانسه پیوسته پذیرفته است که متصدی حمل و نقل ماخوذ به صحیح و سالم رساندن مسافر به مقصد است. با این حال همواره در حقوق این کشور مساله ای ظریف در خصوص اعمال این تضمین در قرار داد حمل و نقل با قطار مطرح بوده است و آن اینکه از چه لحظه ای می توان وجود تضمین ایمنی را در این قرار داد تصور نموده و در چه زمانی به انتفاء آن نظر داد. به عبارت دیگر، هر چند برای تمهّد دانستن متصدی حمل و نقل در قبال سلامت و ایمنی مسافر باید که پیش از هر چیز قرار دادی معتبر در میان باشد (۲۵)، اما در فرض وجود قرارداد هم باید به حل مساله اساسی دیگری پرداخت که عبارت است از دانستن بدایت و نهایت این تضمین (۲۶). رویه قضائی در خلال ده ها سال در مورد ظرف زمانی این تضمین در وضعیتی مردّد و نامطمئن قرار داشت.

با بررسی رویه قضائی فرانسه در خصوص زمان استقرار تضمین ایمنی در قرارداد حمل و نقل به وسیله راه آهن، بعد از دوره کوتاه اولیه که در آن زمان خروج تضمین از زمان شروع مسافرت احتساب می شد (۲۷) می توان دو مرحله را تمیز داد:

۱ - مرحله اول

از زمان شناسائی تضمین ایمنی در قرار داد حمل و نقل مسافر، دادگاههای فرانسه

25 - H . et . L. MAZEAUD et A . TUNC, Traite theorlique et partique de la responsabilite civile , 5 eme ed., T. I. N 109 et S. - RODIERE, " Le Regime Legal de l'obligation de securite due par les transporteurs a leurs voyageurs" , J C P 1952 , 1 , 997 , n 21 . - G. VINEY , Traite de droit civile , les obligations, La responsabilite : Condition, Op. Cit., n 1825 .

26 - Ph. MALAURIE , note sous Cass . Iere .Civ., 7 mars 1989, D . 1991, 1 , p 2.

27 - R . RODIERE, " Le Gegime Legal de L'obligation de securite due par les transporteurs a leurs voyageurs" J C P 1952 , 1 , 1997, chron, 45 . 864.

مستمر" وجود آن را در خلال جابجائی مسافر تأیید کرده اند. لیکن طی سالها مساله بحث انگیز این بوده است که آیا این تضمین صرفاً در خلال جابجائی مسافر قابل فرض است یا به زمان قبل و بعد از آن نیز تسری می یابد. در واقع سخن این بود که آیا پذیرفتنی است که در فروضی چون مسافرت با قطار که مسافر، حتی در صورت خرید بلیط در لحظاتی قبل از شروع مسافرت، ناگزیر از گذر از محوطه ایستگاه راه آهن و عبور از سگوی کناره ریل است، برای حوادث واقعه در این محل ها از فرض مسئولیت متصدی حمل و نقل استفاده کند.

در حالی که یکی دو تن از حقوقدانان را عقیده بر آن بود که از همان لحظه ای که مسافر رهسپار سگوی قطار است قرار داد در حال اجراست (۲۸)، اکثریت آنان لحظه ورود مسافر به وسیله را لحظه شروع به اجرا دانسته و تصور مسئولیت متصدی را قبل از ورود مسافر به قطار، و نیز پس از خروج وی از آن، غیر منطقی می دانستند (۲۹). در واقع، از نخست بر قراری فرض مسئولیت قرار دادی مؤسسه حمل و نقل مسافر به لحاظ خطرات بسیار و سائل نقلیه بود. لیکن رفته رفته این حقیقت به التباس گرائید و رویه قضائی، با غفلت از این واقعیت، بر پایه تفسیری ناصواب از اصطلاح اجرای قرار داد، تضمین ایمنی را به خارج از بستر معقول اولیه آن گسترش داد. به این نحو که پذیرفته شده بود که قرار داد به محض ورود مسافر به محوطه ایستگاه راه آهن در حال اجرا بوده و تنها پس از ورود او به مقصد پایان می یابد (۳۰).

با این حال واژه مقصد به ایستگاه محل توقف در شهر مقصد تعبیر نمی شد بلکه تا مرحله خروج مسافر از محوطه ایستگاه راه هم در بر می گرفت (۳۱).

تصمیم دادگاه پاریس، در خصوص دعوی مطالبه غرامت مطروحه از ناحیه زن

28 - G. DURRY, RTD civ 1970, p 185.

29 - R. RODIERE, "Voyageurs, veillez sur vous", D. 1971, chron, 45. 864.

30 - Cass. civ., 17 oct. 1945: Gaz Pal. 1945, II, 182; D. 1946, 165, note R. Roger; JCP 1946, II, 2945.

31 - CA Paris, 3 juin 1953: D. 1953, 464.

مسافری که در پایان مسافرت و پس از خروج از قطار در شن ریز خطوط راه آهن سقوط کرده و مجروح شده بود، مدت بقاء تضمین ایمنی در این فرار داد را به وجهی روشن نشان می دهد: «... شرکت راه آهن متعهد به انتقال مسافر به نحو صحیح و سالم به مقصد است و ... این تعهد به محض ورود مسافر به محوطه ایستگاه راه آهن شروع شده و در لحظه اختتام مسافرت، یعنی لحظه ای که مسافر بلیط خود را در محوطه ایستگاه راه آهن مقصد به مسئول خروجی تحویل می دهد، پایان می پذیرد. (۳۲).

استقرار فرض مسئولیت بر متصدی حمل و نقل در خارج از زمان مسافرت به معنای اخص، فاقد توجیهی منطقی است. همچنان که گفته شد، از ابتدا نیز خصوصیت پیچیدگی و خطرناکی وسیله نقلیه ای که مسافر در آن جای می گیرد داعی حمایت قرار دادی از او بوده است. در واقع همچنان که استاد فقید رودیئر (RODIERE) (۳۳) به درستی بیان داشته «در یک سانحه راه آهن تعیین علل وقوع حادثه غالباً مشکل است. این امر در سال ۱۹۱۱ این چنین بوده و امروز هم به علت مدرنیسم علائم الکتریکی همچنان است». با این حال در خلال این دوران، رویه قضائی، بدون توجه به این واقعیت، تضمین ایمنی را به همه حوادث واقع در قسمت های مختلف محوطه راه آهن: اعم از راهروها، پله ها، رستوران و سالن انتظار گسترش می داد (۳۴). این رویه که موجب گسترش اغراق آمیز زمان بقای این تضمین شده بود به شدت از سوی حقوقدانان مورد انتقاد واقع شد (۳۵).

32 - CA Paris, 2 mars 1950 : JCP, II, 5470.

33 - R. RODIERE, note sous CA Paris, 2 mars 1950 : JCP 1950, II, 5470.

34 - Cass 1^{re} civ., 28 nov. 1955: JCP 1956, II, 9205. - 19 oct 1964: JCP 1965, II, 14220. - 12 fevr. 1964: JCP 1964, II, 13650, concl. Lindon, note R. Rodiere. - 21 juill. 1970: JCP 1970, II, 16488. - 25 oct 1972 : JCP 1972, ed. G. IV, 280.

35 - Surtout R. RODIERE " Le regime legal de l'obligation de securite due par les transporteurs a leurs voyageurs", JCP 1952, I, 997, n 23 et 26. - A. TUNC, RTD civ., 1961. 689. - P. ESMEIN " Trnsporteurs, veillez sur nous", D. 1962, chron. 1.

یکی از حقوقدانان (۳۶)، تسخر زنان، رای مورخ ۱۷ مه ۱۹۶۱ دیوان کشور را (۳۷)، که مسافری را که پس از خروج از قطار و در هنگام پائین رفتن از پله های محوطه ایستگاه سقوط کرده بود مستحق برخورداری از فرض مسئولیت شرکت راه آهن دانسته بود، پایه گذار امید تازه ای برای « مسافران مبتلا به ضعف پا یا مبتلا به سرگیجه توصیف نمود». چرا که اینان نیز در صورت بروز حادثه ای در گذرگاه ها یا پله های ایستگاه راه آهن قادر به مطالبه مبالغی به عنوان غرامت می بودند. در واقع، در حالی که « همه کس مجاز به تردد از این معبرند...، متمتع کردن مسافری که به دلایل نامعلومی در پله های این معبر سقوط کرده، از چنین تضمینی اغراق آمیز است » (۳۸). حمل و نقل با حرکت معنا می یابد و قواعد حقوقی ناظر بر قرار داد حمل باید با عنایت به این امر وضع و برقرار شود (۳۹).

به علاوه این رویه به نحو اجتناب ناپذیری منتهی به دوگانگی در تصمیمات قضائی می گردید. چرا که مسافری که بر سکوی حاشیه ریل یا محوطه ایستگاه یا غذا خوری آن مصدوم می شد از فرض مسئولیت مؤسسه مسافربری سود می جست در حالی که فی المثل مشتری هتلی که در سالن هتل دچار صدمه می گردید به موجب

همین رویه قضائی از چنین امکانی محروم بود (۴۰).
سرانجام این ملاحظات رویه قضائی را به سوی مرحله دوم، که مرحله تحدید مدت زمان بقای این تضمین در قرار داد است، رهنمون گشت.

۲ - مرحله دوم

در این مرحله رویه قضائی فرانسه با بذل توجه به مفهوم اجرای تعهد اصلی متقاعد گردید که تضمین ایمنی جز در خلال مدت مسافرت بر متعهد بار نمی شود. این

36 - P. ESMEIN, note sous Cass. 1ere civ., 12 fevr. 1964, D. 1964, p. 359.

37 - Cass. 1ere civ., 17 mai 1961, 532; S. 1961, 333; JCP 1961, II, 12217, note R. RODIERE.

38 - B. STARCK, H. ROLAND et L. BOYER, op. cit., n 1018, p. 421.

39 - P. ESMEIN, " Transporteurs, veillez sur nous ", D. 1962, chron. I. P. 2.

40 - P. ESMEIN, note prec.

مرحله به نحو دقیق با رای مورخ اول ژوئیه ۱۹۶۹ شعبه اول دیوان کشور آغاز می گردد (۴۱). با رای مرقوم مرحله اجرای قرار داد تعریف و زمان استقرار تضمین ایمنی محدود می شود.

شرح قضیه منجر به اصدار رای یاد شده این است که مسافری که قصد ورود به قطار را داشته در پله های معبر زیر زمینی منتهی به سکوی راه آهن سقوط می نماید. رای فرجام خواسته مرحله عبور مسافر برای ورود به قطار را جزئی از مرحله اجرائی قرار داد تلقی نموده و شرکت راه آهن را مسئول صدمات وارده به مسافر می شناسد.

اما دیوان کشور با نقض رای صادره اعلام می دارد « تعهد سالم رساندن مسافر به مقصد جز در خلال اجرای قرار داد بر متصدی حمل و نقل استقرار نمی یابد و این مدت عبارت است از زمانی که مسافر به وسیله نقلیه وارد شده تا زمانی که از آن خارج می شود ».

از زمان صدور این رای، گستره فرض مسئولیت متصدی مسافربری کوتاه می شود (۴۲).

از آن پس شرط استقرار تضمین ایمنی تماس مسافر با وسیله نقلیه است چه آن وسیله ساکن باشد چه در حال حرکت (۴۳).

هر چند رای صادره عنصر اساسی برقراری تضمین ایمنی در قرار داد مسافربری را تثبیت نمود اما پاسخ این سؤال را در آن نمی توان یافت که حوادث منتهی به صدمات جسمانی قبل از ورود مسافر به وسیله، و پس از خروج وی از آن، مشمول مسئولیت ناشی از قرار داد است یا ضمان قهری. شاید از این رای چنین بر آید که اگر تعهد ایمنی جز در خلال اجرای به معنای اخص قرار داد موجود نیست پس همه

41 - JCP 1969, II, 16091, Concl. Lindon, note M.B. et A. R.; D. 1969, 640, note G.C.- M. RTD civ., 1970, obs. Durry.

42 - G. DURRY, RTD civ., 1970, p. 581.

43 - Cass. 1ere civ., 27 avr. 1976: JCP, II, 18477, note R. Rodiere. - 7 nov. 1984 Gaz. Pal. 1985, II, pan. Jur. 240, note Chabs. - 12 nov. 1985: Gaz. Pal. 1986, I, somm. 254, note Chabs.

حوادث واقعه در خارج از این مدت مشمول مقررات ضمان قهری خواهد بود. اما رویه قضائی یک سال بعد از صدور این رای، چنین تفسیری را نفی می‌کند. چرا که باری دیگر اعلام میدارد که اگر مسافری برسکو یادر پله های محوطه راه آهن مجروح و مصدوم شود بازهم مسئولیت قراردادی حاکم به موضوع بوده و مصدوم منتفع از تعهد ایمنی خواهد بود ولی این تعهد نه «تعهد به نتیجه» بلکه «تعهد به وسیله» است (۴۴). تفاوت این دو تعهد نیز آشکار است. در «تعهد به نتیجه» مصدوم نیازی به اثبات خطای متعهد ندارد حال آنکه در «تعهد به وسیله»، متقاضی جبران خسارت ناگزیر از اثبات خطای طرف خواهد بود.

شرح قضیه منتهی به صدور رای یاد شده این است که زنی سالخورده پس از خروج از قطار و در حال طی طریق به سمت در خروجی ایستگاه، با تنه خوردن از دو مسافری که در حال دویدن به طرف در بودند، به زمین افتاده و مجروح می‌شود. مشارالیها برای مطالبه غرامت علیه شرکت راه آهن مبادرت به طرح دعوی می‌نماید و دادگاه نیز شرکت مرقوم را مسئول شناخته و حکم به جبران خسارت صادر می‌نماید. محکوم علیه، با این استدلال که تضمین ایمنی صرفاً در خلال سفر جاری است و پس از آن متصدی حمل و نقل تعهدی به مراقبت از مسافرینی که بالاستقلال در حال تردد در محوطه هستند ندارد، به رای صادره اعتراض می‌نماید. دیوان کشور، ضمن تأیید اینکه مدت بقای تضمین ایمنی در زمان انجام مسافرت است، اظهار می‌دارد که پس از آن هم متصدی حمل و نقل ماخوذ به تعهد عام احتیاط و مراقبت از مسافرین است و چون در این پرونده نیز دادگاه چنین دریافته که شرکت راه آهن همه مراقبت های بایسته برای تأمین خروج عادی و معقول مسافرین را بجا نیاورده و مسافر را در برابر تنه زدن های افرادی که هنوز تحت نظارت شرکت راه آهن بوده اند، بدون دفاع رها کرده است، اعتراض وارد نبوده و رای فرجام خواسته

ایرام می گردد .

بدین شرح ، دیوان کشور فرانسه بعد از دوره طولانی گسترش تضمین ایمنی (تعهد ایمنی به نتیجه) و وقوف به مبالغه آمیز بودن این رویه ، با چرخشی آشکار ، قائل به تفکیک در این زمینه شده و مسافری صدمه دیده در خارج از طول مدت سفر را متمتع از «تعهد ایمنی به وسیله» نمود (۴۵) .

به موجب راه حل اتخاذی که با تصمیمات بعدی نیز تثبیت گردید (۴۶) ، متصدی حمل و نقل به ترتیب ، بدواً و قبل از ورود مسافر به قطار ، مآخوذ به تعهد ایمنی به وسیله ، سپس ملزم به تعهد ایمنی به نتیجه و پس از آن در خاتمه سفر باز متعهد به تعهد ایمنی به وسیله بود . اما این امر خود معضل دیگری می آفرید چرا که این شیوه موجب می گشت در اغلب موارد مسافر مصدوم در وضعیتی نامطلوب تر از مصدوم غیر مسافر قرار گرفته و جبران خسارت وی ، در قیاس با این یک ، با صعوبت بیشتری صورت گیرد . زیرا از یک طرف ، در بسیاری از موارد ، منشاء خسارات بدنی عمل شیئی است که در مالکیت یا تحت نظارت متصدی حمل قرار دارد و از طرف دیگر ، به موجب تفسیری که ، در سنواتی پس از کوشش برای استقرار تعهد ایمنی در قرار داد حمل و نقل مسافر ، از بند یک ماده ۱۳۸۴ قانون مدنی فرانسه به عمل آمد ، و کاملاً مغایر تفسیر اولیه از این بند بود ، صرف اثبات این امر که خسارات وارده به شخص ناشی از عمل شیئی غیر است کافی برای مسئول دانستن مالک یا محافظ آن شیئی بوده و نیازی به اثبات خطای او نمی باشد (۴۷) . در

45 - C. MASCALA , " Accidens de gare; le " deraillement " de l'obligation de Securite " , D. 1991 chron . 80 .

46 - V. notamment: Cass. 1ere civ., 27 avr. 1976: Bull. Civ. I, n 142 - 1 er juin 1976: Bull. Civ. t, I, n 209 .

۴۷ - بند یک ماده ۱۳۸۴ مقرر می دارد : « انسان نه تنها مسئول خساراتی است که شخصاً وارد می نماید بلکه همچنین مسئول خسارات ناشی از اعمال اشخاصی که وی باید پاسخگویی آنها باشد ، یا اشیاء تحت

ادامه پاورقی ۴۷ در صفحه بعد :

نتیجه افرادی که فاقد رابطه قرار دادی با مؤسسه حمل و نقل بودند، مستنداً به ماده یاد شده به سهولت می توانستند خسارات وارده به خود را دریافت دارند در حالی که مسافر مصدوم می بایست خطای مؤسسه را اثبات می نمود. نتیجه تاسف بار این رویه آن بود که گاه مسافر و همراه بدرقه کننده او هر دو با شیشوی واحدی در سالن انتظار راه آهن مجروح می شدند. مسافر، به لحاظ قرارداد منعقد شده با شرکت مسافر بری، برای جبران خسارت مکلف به اثبات خطای او بود ولی همراه غیر مسافر می توانست مستنداً به قاعده مستخرج از بند یک ماده ۱۳۸۴ قانون مدنی، بدون نیاز به اثبات خطای شرکت راه آهن، مطالبه غرامت نماید. در واقع شیوه متخذه موجب بروز این تعارض بود که از طرفی تأیید می شد که متصدی حمل و نقل ملزم به مراقبت از سلامت جسمانی مسافرین است و از طرفی، چنانچه چنین تعهدی بر متعهد مستقر نمی بود مصدوم از حمایت بیشتری برخوردار می گردید (۴۸).

این رویه غیر عادلانه، که سخت مورد انتقاد حقوقدانان قرار گرفت (۴۹) به مدت دو دهه، یعنی تا سال ۱۹۸۹ جاری و معمول بود.

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی

رتال بین علوم انسانی

بقیه پاورقی ۴۷:

حفاظت خود نیز خواهد بود». در واقع به نظر می رسد که این بند ناظر به بیان انواع مسئولیت ها بوده است ولی رویه قضائی برای فراهم ساختن امکان جبران خسارات ناشی از اشیاء، که خود محصول پیشرفت تکنولوژی بود، زیرکانه، با تفسیری نوین آن را مستند مسئولیت ناشی از اشیاء قرارداد.

48 - G. VINEY, " L'imperialisme de l'obligation de securite ", Resp. civ. et assur. 1994, p. 3.

49- R. RODIERE, obs. JCP1977, I, 18587. C. MASCALA, " Accidents de gare; le " Deraillement " de l'obligation de securite " , D. 1991 , chron, p. 80 . - G.VINEY, note sous Cass. Lere civ., 11et 12 fevr. 1975, JCP 1975, II, 18179. - Ph. REMY, obs., RTD civ., 1985 , p. 179 n .2. - Ph. MALAURIE, note, sous Cass. Lere civ., 7 mars 1989, D. 1991, p. 2.

فصل سوم

رهیایی دوباره

شعبه اول دیوان کشور با رای مورخ ۷ مارس ۱۹۸۹ خود به همه آشفستگی ها و نابسامانی های ناشی از تفکیک معمول در زمینه تعهد ایمنی ، یعنی فرض وجود « تعهد ایمنی به نتیجه » در خلال سفر به معنای اخص و « تعهد ایمنی به وسیله » در خصوص خسارات بدنی حادث در زمان قبل و بعد از آن ، خاتمه داد .

موضوع پرونده منتهی به اتخاذ رویه مذکور این بود که مسافر به مقصد رسیده ای ، در حال پیمودن سکوی یخ زده کنار ریل ، بر اثر سر خوردن به داخل معبر قطار می افتد و قطار در حال گذری پاهای او را خرد می کند . در پی این حادثه ، مصدوم با ادعای اینکه سقوط او به سبب سطح یخ زده ای بوده که شرکت راه آهن ملزم به زدودن آن بوده است تقاضای جبران خسارت وارده را می نماید . قضات دادگاه ، خو کرده به رویه ثابت سابق ، که تعهد ایمنی خارج از طول مدت مسافرت را « تعهد به وسیله » تلقی می نمود ، اعلام داشتند که به لحاظ وقوع حادثه پس از اختتام سفر ، متصدی حمل و نقل جز با اثبات توجه خطا به وی مسئول شناخته نخواهد شد و چون در حادثه واقعه وجود چنین خطائی احراز نمی گردد دعوی مصدوم مردود اعلام می شود . در فرجام خواهی ، دیوان کشور با نقض رای صادره ، که صدور حکم به نفع مصدوم را منوط به اثبات خطای طرف دانسته بود ، اعلام داشت : « در خارج از زمان اجرای قرارداد انتقال مسافر ، مسئولیت متصدی حمل و نقل در قبال مسافرین مشمول مقررات ضمان قهری است (۵۰) .

این عطف رویه، که با آراء بعدی دیوان کشور تثبیت شد (۵۱)، و معمول اکثر حقوق‌دانانی بود که از دیر باز بر این عقیده بودند که تضمین ایمنی صرفاً باید از زمان سوار شدن مسافر به وسیله شروع شده و تا لحظه اتمام فرود آمدن وی از آن ادامه یابد، گامی بزرگ در تحقق عدالت و تسهیل جبران خسارت مصدومین خارج از مدت سفر بود. چرا که بند ۱ ماده ۱۳۸۴ قانونی مدنی نیز مصدومین را کم و بیش از همان امتیاز تضمین ایمنی قراردادی بهره مند می‌سازد.

از زمان صدور این رای دیگر در قرارداد حمل و نقل مسافر جز تضمین ایمنی (معروف به تعهد ایمنی به نتیجه) یافت نمی‌شود که زمان بقای آن نیز در خلال اجرای به مفهوم خاص قرار داد است. در خارج از این مدت، مقررات ضمان قهری مندرج در بند ۱ ماده ۱۳۸۴ قانون مدنی بر حوادث جسمانی حاکم است.

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی