

مبنای مسؤولیت مدنی متصدی حمل و نقل در کنوانسیون حمل و نقل ترکیبی بین‌المللی کالا و مقایسه آن با حقوق ایران

محمد عیسیٰ تفرشی^۱، محمد رضا کامیار^۲

۱- استادیار گروه حقوق دانشگاه تربیت مدرس

۲- دانشجوی دوره دکتری حقوق خصوصی دانشگاه تربیت مدرس

چکیده

در این مقاله مبنای مسؤولیت متصدی حمل و نقل در کنوانسیون ۱۹۸۰ سازمان ملل متحد در مورد حمل و نقل ترکیبی بین‌المللی کالا^۱ و حقوق ایران بررسی و مقایسه شده است. ابتدا معلوم گردیده که در مقررات حقوق ایران و همچنین کنوانسیون حمل و نقل ترکیبی بین‌المللی، مبنای این مسؤولیت، تقصیر متصدی حمل و نقل است. در هر دو مقررات موضوع بررسی، لازم نیست زیان دیده تقصیر متصدی حمل را ثابت کند، بلکه اگر مدعی زیان بتواند وقوع ضرر را ثابت کند، تقصیر متصدی حمل و نقل در وقوع ضرر به عنوان فرض قانونی، مفروض و در نتیجه، مسؤولیت وی در جبران ضرر ثابت می‌باشد و برای اثبات عدم مسؤولیت، متصدی حمل و نقل باید معافیت خود را ثابت کند. در ادامه، ماهیت حقوقی تعهد متصدی حمل و نقل مبنی بر سالم رساندن کالا بررسی شده و معلوم گردیده که در مقررات داخلی حقوق ایران، این تعهد از نوع تعهد به نتیجه است، حال آنکه در مقررات کنوانسیون حمل و نقل ترکیبی بین‌المللی کالا، تعهد مذکور تعهد به وسیله است. نتایج عملی این تفاوت، هنگام اثبات معافیت از مسؤولیت متصدی حمل و نقل آشکار می‌شود؛ زیرا بر حسب آنکه تعهد متصدی حمل، تعهد به نتیجه باشد یا تعهد به وسیله، امری که اثبات آن برای معافیت متصدی حمل و نقل لازم است، متفاوت خواهد بود.

در پایان مقاله، مسؤولیت متصدی حمل و نقل، ناشی از فعل غیر (کارگران و نمایندگان او) و مبنای حقوقی آن بررسی شده است.

کلید واژه‌ها: مسؤولیت مدنی، تقصیر، خطر، فرض تقصیر، تعهد به نتیجه، تعهد به وسیله

1. U. N Convention on International Multimodal Transport of Good, 1980.



۱- مقدمه

حقوقدانان به این پرسش که شخص چه موقع مسؤول جبران ضرر وارده به دیگری است و مبنای این مسؤولیت چیست، پاسخهای متفاوتی داده‌اند. گروهی معتقدند: «شخص، موقعی مسؤول شناخته می‌شود که در نتیجه تقصیر او ضرری به دیگران وارد آید. بنابراین اگر رفتار شخص، خطاکارانه باشد، محکوم به جبران زیان وارده می‌گردد؛ در غیر اینصورت عمل او مورد تأیید قرار گرفته و از جبران خسارت وارده معاف خواهد گردید» [۱]. گروهی دیگر چنین نظر داده‌اند که «تقصیر در زمره ارکان ایجاد مسؤولیت نیست؛ همین که شخص زیانی به بار آورد، باید آن را جبران کند، خواه کاری که سبب ایجاد ضرر شده است صواب باشد یا خطأ. آنچه در این زمینه، شایان توجه است رابطه علیت میان کار شخص و ورود ضرر به دیگری است و حقوق باید بیش از هر چیز به احراز این رابطه بیندیشد» [۲]؛ این عقیده به نظریه خطر معروف است. در کنار این دو عقیده که یکی مبنای مسؤولیت را تقصیر می‌داند و دیگری خطر، گروهی هم به نظریه‌های بینابین اعتقاد دارند و می‌گویند نمی‌توان ادعا کرد که مسؤولیت تنها بر اساس تقصیر ایجاد می‌شود؛ همچنین نظریه خطر نیز به معنای مطلق و وسیع خود نامعقول به نظر می‌رسد. بر اساس این گفته، نظریه‌های مختلط و متفاوت، مثل نظریه «کار نامتعارف»، «خطر در برابر انتفاع» و «نظریه تضمین حق»، ابراز گردیده‌اند. اما «امروزه به طور کلی مسؤولیت مدنی بر پایه دو گانه تقصیر و خطر استوار می‌شود؛ ولی مبنای اصلی، همان نظریه تقصیر به شمار می‌رود» [۳].

این مقاله، بر آن است تا معلوم کند مبنای مسؤولیت متصدی حمل و نقل در کنوانسیون حمل و نقل ترکیبی بین‌المللی کالا و حقوق ایران بر کدام یک از نظرات بالا استوار است. با این هدف ابتدا مفهوم متصدی حمل و نقل بیان می‌شود؛ آنگاه با بررسی مقررات کنوانسیون حمل و نقل ترکیبی، مبنای مسؤولیت متصدی حمل و نقل معلوم می‌گردد و سپس مقررات حقوق ایران در مورد حمل و نقل بررسی می‌شود تا مبنای مسؤولیت متصدی حمل و نقل در حقوق ایران معلوم گردد. پس از آن مباحث مربوط به معافیت از مسؤولیت متصدی حمل و نقل به طور مختصر بررسی شده و در پایان، مسؤولیت متصدی حمل و نقل در قبال خسارات ناشی از اقدامات کارگران نمایندگان متصدی حمل و نقل بیان می‌گردد.



۲- تعریف و مفهوم متصدی حمل و نقل

الف) تعریف متصدی حمل و نقل

طبق ماده ۳۷۷ قانون تجارت «متصدی حمل و نقل کسی است که در مقابل اجرت، حمل اشیا را به عهده می‌گیرد». این تعریف بسیار مجمل و مبهم است، اما با توجه به ماده ۳۸۸ این قانون که امکان مباشرت اشخاص دیگر غیر از خود متصدی حمل و نقل را به حمل کالا پیش‌بینی کرده و در این فرض که موضوع قرار داد حمل توسط حمل و نقل کننده دیگری انجام یابد، حمل کننده اصلی را مسؤول قلمداد کرده است، می‌توان نتیجه گرفت که متصدی حمل و نقل همان کسی است که یک طرف قرار داد حمل بوده و تعهد می‌کند کالای موضوع قرار داد حمل را در مقابل اجرت به مقصد منتقل کند؛ چه عملیات حمل را شخصاً انجام دهد یا به شخص دیگری محول کند یا (با توجه به ماده ۵۱۶ قانون مدنی که انواع حمل کالا از راه خشکی، هوا و دریا را پیش‌بینی کرده است) برای انجام آن از یک نوع یا چند نوع وسیله حمل استفاده کند.

طبق بند ۲ ماده ۱ کنوانسیون حمل و نقل ترکیبی، متصدی حمل و نقل ترکیبی، شخصی است که رأساً یا توسط اشخاصی که از سوی وی اقدام می‌کنند، قرار داد حمل ترکیبی را منعقد می‌کند و شخصاً، نه به عنوان نماینده فرستنده یا حمل کننده، به عنوان اصیل در حمل ترکیبی اقدام می‌کند و در قبال اجرای قرار داد حمل ترکیبی، پاسخگو می‌باشد.^۱

این تعریف با تعریفی که از تلفیق مواد ۳۷۷ و ۳۸۸ قانون تجارت و ماده ۵۱۶ قانون مدنی ایران به دست آمد، مشابهت زیادی دارد.

ب) مفهوم تصدی

آیا هر کس که اقدام به حمل و نقل کالا نماید، متصدی حمل و نقل تلقی می‌شود، یا اینکه تحت شرایط خاصی، می‌توان فردی را متصدی حمل و نقل دانست؟ الفاظ تصدی و متصدی در حقوق تجارت ما بانوعی ابهام همراه است [۴]؛ اما حقوق‌دانان در این مورد نظراتی داده‌اند؛ برخی گفته‌اند «تجاری که متخصص در کار حمل و نقل شدند، متصدی نامیده می‌شوند» [۵]؛ در مقابل، برخی معتقدند اگر شخص در مقابل حمل و نقل اجرت بگیرد، متصدی حمل و نقل خواهد بود [۶].

۱. "Multimodal transport operator" means any person who on his own behalf or through another person acting on his behalf concludes a multimodal transport contract and who acts as principal, not as an agent or on behalf of the consignor or of the carriers participating in the multimodal transport operations, and who assumes responsibility for the performance of the contract.



تصدی، ترجمه «interprise» است و در فرانسه به تشکیلاتی اطلاق می‌شود که با به کارگیری تعدادی ابزار، عملیات خاصی را انجام می‌دهند. «لفظ تصدی زمانی مصداق پیدا می‌کند که با سازمانی سروکار داشته باشیم که در آن، تعدادی ابزار، مانند ماشین آلات، نیرو و رایانه به کار گرفته شده باشد و تعدادی کارمند هم مشغول به کار باشند» [۷]. البته برای اطلاق تصدی، الزاماً تشکیل یک بنگاه یا شرکت تجاری لازم نیست؛ اما اشتغال به حرفه حمل و نقل به عنوان امری مداوم و مستقل لازم است تا بتوان چنین شخصی را به عنوان متصدی، حمل و نقل مشمول مقررات حاکم بر متصدیان حمل و نقل دانست.

با وجود شرایط فوق، می‌توان شخص را متصدی حمل و نقل تلقی کرد و مقررات قانون تجارت را بر فعالیت‌های او حاکم دانست؛ در غیر اینصورت در حمل و نقلی که به طور حرفه‌ای انجام نمی‌گیرد، مقررات قانون مدنی حاکم خواهد بود.

۳- مفهوم و ویژگی‌های حمل و نقل ترکیبی بین‌المللی

حمل و نقل ترکیبی بین‌المللی، عبارت است از جابجایی کالا از محلی واقع در یک کشور به محل دیگری واقع در کشوری دیگر، توسط حداقل دو نوع وسیله حمل و نقل، تحت مسؤلیت شخصی واحد و بر اساس سند حمل واحد [۸]. این حمل و نقل، امروزه در عرصه تجارت جهانی رایج است. به عنوان مثال، طبق آمار اعلام شده از سوی گمرک جمهوری اسلامی ایران، در سال ۱۳۷۸ کالاهایی که به ایران وارد شده است از مبدأ ۱۵۸ کشور جهان وارد کشور شده است [۹]. این مطلب به این معناست که کالاهای مذکور با ترکیبی از عملیات حمل و نقل دریایی و جاده‌ای یا زمینی، به مقصد نهایی رسیده است (حمل و نقل ترکیبی). با توجه به روح این روش حمل، برای رفع چالش‌های حقوقی این روش حمل، کنوانسیون حمل و نقل ترکیبی بین‌المللی در ۲۴ مه ۱۹۸۰ تصویب شد و پذیرای الحاق کشورها نزد دبیرکل سازمان ملل متحد، گردیده است.

لازم به ذکر است که این کنوانسیون تاکنون، حدنصاب کافی را برای لازم‌الاجرا شدن به دست نیاورده است [۸] و ایران نیز تا به حال به این کنوانسیون ملحق نگردیده است.

قبل از تصویب این کنوانسیون برخی مجامع بازرگانی جهانی، مثل اتاق بازرگانی بین‌المللی، مقرراتی را برای استفاده در حمل و نقل ترکیبی تدوین نموده بودند؛ مثل مقررات یکنواخت سند حمل و نقل مرکب (نشریه ۲۷۳ اتاق بازرگانی بین‌المللی ۱۹۷۳). که تاکنون دو بار در سال‌های ۱۹۷۵ و ۱۹۹۱ اصلاح شده است و در صورت ذکر آن در اسناد حمل یا قرارداد‌های حمل و نقل، جایگزین

مقررات تکمیلی حاکم بر قرارداد حمل می‌شود. اما این قواعد، قانون ملی یا بین‌المللی نیست و تنها ماهیتی اختیاری دارد [۱۰] و در حکم توصیه‌هایی است که به طرفین قرارداد حمل و نقل ارائه می‌شود و فقط موقعی اجرا می‌شود که طرفین قرارداد حمل و نقل آنها را پذیرفته باشند [۱۱]، در حالی که مقررات کنوانسیون، در صورت الحاق هر کشوری به آن در حکم قانون آن کشور می‌باشد.

۴- مبنای مسؤولیت متصدی حمل و نقل

همانگونه که در ابتدای این مقاله بیان شد، مبنای مسؤولیت بر دو پایه تقصیر یا خطر استوار است؛ اما در حوزه حمل و نقل، مسؤولیت متصدی حمل و نقل بر کدام پایه استوار است؟ ابتدا مسأله را در کنوانسیون حمل و نقل ترکیبی بررسی کرده و سپس مقررات حقوق ایران را بررسی می‌کنیم.

الف) کنوانسیون حمل و نقل ترکیبی بین‌المللی

ماده ۱۶ کنوانسیون ۱۹۸۰ سازمان ملل متحد در مورد حمل و نقل ترکیبی بین‌المللی، در مقام بیان مبنای مسؤولیت متصدی حمل و نقل ترکیبی مقرر کرده است که «متصدی حمل و نقل ترکیبی در مقابل ضررهای وارده به کالا مسؤول است؛ مگر ثابت کند که خودش یا خدمه و کارکنان و نمایندگان تمام تلاش خود را که به طور معقول برای جلوگیری از واقعه موجد خسارت و آثار و نتایج آن لازم بوده اعمال کرده‌اند».

ملاحظه می‌شود که در کنوانسیون حمل و نقل ترکیبی، هرگاه به کالای تحت مسؤولیت متصدی حمل و نقل ترکیبی خسارتی وارد شود، بدون اینکه اثبات تقصیر متصدی حمل و نقل ترکیبی لازم باشد، مسؤول شناخته شده است؛ مگر اینکه عدم تقصیر خود را ثابت کند [۸، ۱۲]. به بیان دیگر، به صرف اینکه زیان دیده، وقوع ضرر نسبت به کالا را ثابت کند، متصدی حمل و نقل مسؤول فرض شده است. به نظر می‌رسد این فرض قانونی از آنجائش می‌شود که میان فرستنده کالا و متصدی حمل و نقل، قراردادی منعقد شده که بر اساس آن، متصدی حمل، تعهد کرده است کالا را به مقصد

1. The multimodal transport operator shall be liable for loss resulting from loss or damage to the goods, as well as from delay in delivery, if the occurrence which caused the loss, damage or delay in delivery took place while the goods were in his charge as defined in article 14, unless the multimodal transport operator proves that he, his servants or agents or any other person referred to in article 15 took all measures that could reasonably be required to avoid the occurrence and its consequences.



مورد نظر فرستنده کالا منتقل کند. با توجه به حکم ماده ۱۶ کنوانسیون می‌توان نتیجه گرفت که قرارداد مزبور، حاوی این تعهد هم می‌باشد که کالا باید با همان شرایط و کیفیتی که در مبدأ به وسیله متصدی حمل دریافت و به تأیید او رسیده در مقصد به گیرنده کالا تحویل شود. پس، در اینکه متصدی حمل، متعهد است کالا را سالم به مقصد برساند تردیدی نیست، لذا اگر کالا تلف شود، در واقع متصدی حمل و نقل به تعهد خود عمل نکرده و مسؤول است.

ب) حقوق ایران

طبق ماده ۲۸۶ قانون تجارت «اگر مال التجاره تلف یا کم شود، متصدی حمل و نقل مسؤول قیمت آن خواهد بود، مگر اینکه ثابت نماید تلف یا کم شدن، مربوط به جنس خود مال التجاره یا مستند به تقصیر ارسال کننده یا مرسل الیه یا ناشی از تعلیماتی بوده که یکی از آنها داده‌اند و یا مربوط به حوادثی بوده که هیچ متصدی مواظبی نمی‌توانست از آن جلوگیری کند».

ملاحظه می‌شود که طبق قانون تجارت ایران، اگر صاحب کالا ثابت کند که به کالای او زیانی وارد شده است، آنگاه متصدی حمل و نقل مسؤول فرض می‌شود. او زمانی از مسؤولیت معاف خواهد شد که ثابت کند دلیل بروز خسارت یک علت خارجی بوده که قابل انتساب به او نیست یا مربوط به حادثه‌ای بوده که هیچ متصدی حمل مواظبی نمی‌توانسته از آن جلوگیری کند (حادثه غیر قابل پیش بینی).

بنابر این قانون تجارت، همانند کنوانسیون حمل و نقل ترکیبی، مبنای متصدی حمل و نقل را تقصیر او دانسته و وجود آن را در صورت بروز خسارت مفروض دانسته است. این نتیجه‌گیری همچنین متضمن این معناست که مسؤولیت متصدی حمل و نقل از نوع قراردادی است. در این نوع مسؤولیت «هرگاه کسی به موجب قرارداد ملزم به انجام کاری شود و به تعهد خود وفا نکند، عدم اجرای قرارداد خود نوعی تقصیر است» [۱۲]؛ بر همین اساس نرساندن کالا تقصیر متصدی حمل تلقی شده و موجب مسؤولیت او می‌شود. او زمانی از این مسؤولیت معاف می‌شود که ثابت کند تمام جوانب احتیاط را رعایت کرده و همه اقداماتی را که برای جلوگیری از بروز خسارت یا تشدید آثار حادثه موجد خسارت لازم بوده، به عمل آورده است.

پس مسؤولیت متصدی حمل و نقل از نوع مسؤولیت قراردادی است و چون نقض قرارداد، تقصیر محسوب می‌شود، مسؤولیت متصدی حمل و نقل ثابت است. در این نوع مسؤولیت اگر ثابت شود قرارداد نقض شده، متعهد مسؤول است و نیازی به اثبات امر دیگری نیست.



۵- ماهیت تعهد متصدی حمل و نقل

تعهدات از یک نظر به دو دسته تقسیم می‌شوند: تعهد به نتیجه و تعهد به وسیله. با توجه به مبنای مسؤولیت متصدی حمل و نقل و احکام مربوط به آن، سؤال این است که تعهد متصدی حمل و نقل به سالم رساندن کالا تعهد به نتیجه است یا تعهد به وسیله؟ در تعهد به نتیجه یا تعهد غایت، متعهد باید نتیجه تعهد را به متعهدله بدهد. در این گونه تعهدات اگر متعهد، به تعهد خود عمل نکند، فرض تقصیر برای او می‌شود و زمانی از مسؤولیت معاف می‌گردد که ثابت کند علتی خارجی موجب خسارت شده است [۱۴]؛ پس در این نوع تعهدات، اثبات به دست نیامدن نتیجه، کافی است و نیازی به اقامه دلیل برای اثبات تقصیر متعهد نیست.

در تعهد به وسیله یا تعهد حفاظت، تعهد متعهد، ناظر به تهیه مقدمات کار معین یا کوشش و احتیاط در این مسیر است. نرسیدن به نتیجه منظور، به تنهایی خطای متعهد را ثابت نمی‌کند و بر متعهدله است که تقصیر متعهد را ثابت کند.

«پیش از این گمان می‌رفت که تمام تعهدات قراردادی، تعهد به نتیجه است و همه الزامها ناظر به وسیله؛ ولی اکنون می‌دانیم که پاره‌ای از تعهدات قراردادی نیز ناظر به تهیه وسایل و کوشش در راه رسیدن به نتیجه است» [۱۳].

اینک، ماهیت تعهد متصدی حمل و نقل را از این جهت در کنوانسیون حمل و نقل ترکیبی بین‌المللی و حقوق ایران بررسی می‌کنیم.

الف) کنوانسیون حمل و نقل ترکیبی بین‌المللی

ماده ۱۶ کنوانسیون مقرر کرده است که متصدی حمل و نقل اگر ثابت کند همه اقدامات لازم را اعمال کرده ولی باز هم نتوانسته جلوی خسارت را بگیرد، از مسؤولیت معاف می‌باشد. این حکم به منزله پذیرش فرض مسؤولیت متصدی حمل به صورت فرضی نسبی است که با اثبات تلاش و کوشش معقول و متعارف (یعنی عدم وقوع تقصیر) رد می‌شود. از سوی دیگر این حکم به معنی آن است که طبق مقررات کنوانسیون، تعهد متصدی حمل به صحیح و سالم رساندن کالا از نوع تعهد به وسیله، است نه تعهد به نتیجه؛ زیرا اگر تعهد او تعهد به نتیجه بود متصدی حمل برای معافیت از مسؤولیت باید وجود یک علت خارجی را ثابت می‌کرد؛ علت خارجی هم عبارت است از «هر حادثه



مستقل از اراده متعهد؛ یعنی علتی که خارج از اختیار وی بوده یا قابل پیش بینی و رفع نبوده است.

علت خارجی عبارت است از

۱. تقصیر متعهدانه؛
۲. تقصیر ثالث؛
۳. قوه قهریه؛
۴. حادثه غیر مترقبه» [۱۴].

حال آنکه اثبات کوششهای لازم در انجام تعهد به این معنی است که هر چند علتی خارجی سبب خسارت نباشد، باز هم به دلیل اینکه متصدی حمل کوششهای لازم را به کار برده است، معاف از مسؤوولیت می باشد [۱۵].

ب) حقوق ایران

در مقررات داخلی حقوق ایران (قانون مدنی و قانون تجارت) تعهد متصدی حمل و نقل برای اثبات معافیت خود از مسؤوولیت، کافی نیست انجام کوششهای لازم را برای تحقق نتیجه (سالم رساندن کالا) ثابت کند؛ یا باید کالا را سالم تحویل دهد (وفای به عهد) یا ثابت کند که حادثه خارجی و احتراز ناپذیری موجب عدم اجرای تعهد بوده است. متصدی حمل، حتی اگر ثابت کند تمام تلاش و کوشش معقول و متعارف را به کار برده است، کافی نیست تا از مسؤوولیت معاف شود، بلکه باید وقوع علتی خارجی را که سبب خسارت شده ثابت کند [۱۳]. بنابراین، طبق مقررات داخلی حقوق ایران، تعهد متصدی حمل و نقل تعهد به نتیجه است؛ بنابراین فرض قانونی مبنی بر تقصیر متصدی حمل، فرض مطلق است و اثبات بی تقصیری متصدی حمل و نقل برای عدم مسؤوولیت او کافی نیست، بلکه تنها زمانی می توان او را از مسؤوولیت معاف دانست که ثابت کند علتی خارجی عامل ضرر بوده و غیر قابل انتساب به او است.

بنابراین «... قانونگذار تنها اماره ای بر تقصیر متصدی به وجود نیاورده است؛ بلکه ترساندن سالم کالا را تقصیر شمرده است» [۱۳] و امکان رد مسؤوولیت تنها با اثبات قوه قاهره ممکن است؛ به عبارتی، فرض تقصیری که قانون تجارت وضع کرده است، فرضی مطلق است، حال آنکه فرض تقصیر مذکور در ماده ۱۶ کنوانسیون حمل و نقل ترکیبی بین المللی، فرضی قابل رد و نسبی است.



۶- معافیت متصدی حمل و نقل از مسؤولیت

بر اساس مطالب پیش گفته به بررسی موارد معافیت متصدی حمل و نقل می‌پردازیم:

الف) کنوانسیون حمل و نقل ترکیبی بین‌المللی

در بررسی ماهیت تعهد متصدی حمل و نقل معلوم شد که تعهد متصدی حمل و نقل در کنوانسیون حمل و نقل ترکیبی، تعهد به وسیله است؛ بنابراین طبق کنوانسیون حمل و نقل ترکیبی، متصدی حمل و نقل در صورت اثبات انجام تلاشهای معقول و متعارف از مسؤولیت معاف خواهد بود.

ب) حقوق ایران

طبق مقررات قانون تجارت ایران، تعهد متصدی حمل و نقل به نتیجه است؛ بنابراین متصدی حمل تنها در صورتی از مسؤولیت معاف است که ثابت کند علتی خارجی و غیر قابل انتساب به او موجب ضرر شده است. این حکم در مواد ۲۲۷ و ۲۲۹ قانون مدنی نیز ذکر شده است. در این دو ماده که به طور کلی نسبت به همه تعهدات اجرا می‌شود، آمده است که متخلف از انجام تعهد زمانی، محکوم به پرداخت خسارت می‌شود که نتواند ثابت کند نقض تعهد، به واسطه علت خارجی بوده است؛ یعنی حادثه‌ای که دفع آن خارج از حیطه اقتدار متعهد است.

۷- مسؤولیت متصدی حمل و نقل ناشی از فعل خدمه و نمایندگان

«اصولاً اشخاص، تنها در قبال فعل شخصی خود مسؤول می‌باشند؛ اما گاه بنا به مصالحی قانونگذار فعل شخص دیگری را موجب مسؤولیت دانسته است. اما هر جا مسؤولیت، ناشی از فعل دیگری باشد، حالت استثنایی دارد و محدود به مواردی است که قانونگذار آن را پذیرفته است» [۲].

حقوقدانان در توجیه این حکم استثنایی می‌نویسند: «برای اینکه زیان دیده با اعسار یا ورشکستگی مسبب اصلی مواجه نشود و ضرری جبران نشده باقی نماند، قانونگذار تمام کسانی را که به گونه‌ای در ورود خسارت دخالت داشته‌اند، مسؤول قرار می‌دهد... همچنین برای اینکه شخص نسبت به رفتار کسانی که با نظارت و هدایت او به کاری می‌پردازند یا به حکم قانون به او سپرده شده‌اند، احساس مسؤولیت کند و در بازرسی خود اهمال نرزد، قانون گاه او را مسؤول کارهای زیردستان خود می‌سازد» [۲]. به دلایل تقریباً مشابهی در عرصه حمل و نقل نیز، متصدی



حمل مسئول خساراتی است که توسط کارگران و نمایندگان او وارد می‌شود. ماده ۱۵ کنوانسیون حمل و نقل ترکیبی در این خصوص چنین مقرر کرده است: «بارعایت ماده ۲۱، متصدی حمل و نقل ترکیبی در قبال فعل یا ترک فعل کارگران یا نمایندگان خود، مشروط بر اینکه آنها در حدود وظایف استخدامی خود عمل کنند و فعل یا ترک فعل هر شخص دیگری، که متصدی حمل از خدمات او برای اجرای قرارداد حمل ترکیبی استفاده می‌کند، مشروط بر آنکه این اشخاص در مقام اجرای قرارداد اقدام کرده باشند، مسئول است و این مسئولیت به همان گونه‌ای است که اگر خود متصدی حمل آن فعل یا ترک فعل را مرتکب می‌شد، مسئول می‌بود»^۱.

ماده ۲۸۸ قانون تجارت ایران نیز حکم مشابهی وضع کرده است؛ طبق این ماده «متصدی حمل و نقل مسئول حوادث و تقصیراتی است که در مدت حمل و نقل واقع شده، اعم از اینکه خود مبادرت به حمل و نقل کرده و یا حمل و نقل کننده دیگری را مأمور کرده باشد».

مواد یاد شده برای متصدی حمل مسئولیتی مقرر کرده که ناشی از فعل دیگری است. این مسئولیت نیز همانند مسئولیت شخصی متصدی حمل و نقل، ناشی از تقصیر است که به صورت یک فرض قانونی، مفروض دانسته شده است؛ زیرا احکام راجع به معافیت متصدی حمل و نقل، متصدی حمل را زمانی از مسئولیت معاف دانسته است که بتواند ثابت کند هم خودش و هم عوامل تحت امرش که در اجرای عملیات حمل نقش داشته‌اند، کلیه اقداماتی را که برای جلوگیری از بروز خسارت یا تشدید آن لازم بوده است، به عمل آورده‌اند. البته، باید یادآوری کرد که «مبنای این نوع مسئولیت متصدی حمل و نقل، تقصیر خود او (مثلاً در انتخاب کارگر یا عدم تهیه وسیله مناسب) نیست؛ بلکه تقصیر کارگر یا نماینده او است؛ چه اگر تقصیر خود او مبنای مسئولیت بود، کافی بود ثابت شود که او در انتخاب کارگر تقصیری مرتکب نشده است یا وسایل مناسب را در اختیار او گذاشته اما کارگر در استفاده از آن کوتاهی کرده است، تا معاف از مسئولیت شود، حال آنکه اثبات این امور برای معافیت از مسئولیت متصدی حمل و نقل ترکیبی کافی نیست.

همچنین مبنای این مسئولیت، مسئولیت نوعی (خطر) هم نیست؛ زیرا خطر ایجاد شده در اینجا به فعالیت و داشتن افراد دیگر (توسط متصدی حمل) است و اگر فرضاً از میان علل مختلف این علت را موجد مسئولیت کار فرما بدانیم، تنها باید خود او پاسخ این خطر را که ایجاد کرده بدهد. پس

1. Subject to article 21, the multimodal transport operator shall be liable for the acts and omissions of his servants or agents, when any such servant or agent is acting within the scope of his employment, or of any other person of whose services he makes use for the performance of the multimodal transport contract, when such person is acting in the performance of the contract, as if such acts and omissions were his own.



علیرغم این مسأله، چرا زیان دیده می‌تواند مستقیماً علیه گماشته، اقامه دعوی کند و کارفرما نیز در صورت تأدیه خسارت، حق رجوع به کارگر را دارد؟ پس معلوم می‌شود که نباید مبنای این مسؤولیت را خطر دانست و به همین دلیل زمانی باید متصدی حمل را معاف از مسؤولیت دانست که هم عدم تقصیر خود و هم عدم تقصیر کارگران و نمایندگان خود را ثابت کند [۱۶].

در خصوص توجیه این مسؤولیت متصدی حمل گفته شده است: «کسی که قراردادی را می‌بندد متعهد به اجرای آن می‌شود و می‌تواند خود، این تعهد را انجام دهد و یا دیگری را مأمور اجرای آن کند. طرف قرارداد نیازی ندارد که ببیند چه کسی قرارداد را انجام می‌دهد. تمام بنگاههای اقتصادی، قرارداد خود را توسط کارکنان خود اجرا می‌کنند و مسؤولیت آنان را به عهده می‌گیرند؛ در صورتی که قراردادی اجرا نشود، مسؤولیت عهدی از فعل دیگری محقق می‌شود... در مسؤولیت عهدی هر متعهدی اگر تعهد خود را انجام ندهد مسؤول است و از طرفی مسؤول تمام کسانی است که آنان را مأمور ایفای این تعهد می‌کند و رابطه‌ای که متعهد را با این افراد پیوند می‌دهد اعم از این است که وکالت یا قرارداد کار باشد و اهمیت کاری که به آنان واگذار می‌کند، تأثیری در این مسؤولیت ندارد» [۱۶]. پس در این فرض هم، مبنای مسؤولیت متصدی حمل، تقصیر است؛ زیرا متصدی حمل به تعهد قراردادی خود عمل نکرده است و لذا مقصر انگاشته می‌شود. این تقصیر «تقصیری است که به نمایندگی متعهد اصلی ارتکاب می‌شود؛ بدین معنی که متعهد قراردادی اگر شخصاً به اجرای قرارداد می‌نماید، ملزم بود تقصیرهایی را که در حین قرارداد مرتکب می‌شد پاسخگو باشد، حال که شخص دیگری را به جای خود مأمور اجرای قرارداد کرده، موظف است که در مقابل متعهد پاسخگوی تقصیرهای ارتکابی وی نیز باشد» [۱۷، ۱۸]. همین که آن نماینده قرارداد را انجام نداده است (به طور کلی یا جزئی) نوعی تقصیر است و متصدی حمل زمانی از مسؤولیت معاف می‌شود که طبق ماده ۲۸۶ قانون تجارت ثابت کند علت خسارت قابل انتساب به او و خدمه او نبوده است یا خسارت ناشی از حادثه‌ای بوده که در وقوع آن تقصیری متوجه او نیست.

۸- معافیت از مسؤولیت ناشی از فعل نمایندگان

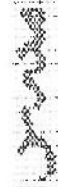
قبلاً هنگام بررسی مقررات کنوانسیون حمل و نقل ترکیبی بین‌المللی، معلوم شد که علاوه بر اثبات علت خارجی، اگر متصدی حمل ثابت کند همه تلاشهای معقول را به کار برده ولی نتوانسته است جلوی بروز خسارت را بگیرد، باز هم از مسؤولیت معاف است و از این جهت مقررات کنوانسیون



مزبور یا احکام حقوق ایران متفاوت است. در موضوع مسئولیت ناشی از فعل خدمه و نمایندگان متصدی حمل و نقل نیز تفاوتی میان احکام حقوق ایران و مقررات کنوانسیون یاد شده وجود دارد که ناشی از همان ماهیت تعهد، یعنی تعهد به نتیجه و تعهد به وسیله است. ماده ۱۵ کنوانسیون حمل و نقل ترکیبی مقرر کرده که تنها زمانی متصدی حمل در قبال اقدامات کارگران و نمایندگان خود مسؤول است که آنها در حدود وظایف استخدامی یا در حدود قرارداد بی که با متصدی حمل داشته اند عمل کنند. بدین ترتیب متصدی حمل، حق دارد ثابت کند که کارگر یا نماینده او با تخطی از قرارداد به کالا خسارت وارد کرده است و لذا او هیچ مسؤلیتی در قبال فعل یا ترک فعل کارگر خود ندارد. در این صورت زیان دیده حق رجوع به متصدی حمل را ندارد و تنها حق دارد از شخص عامل زیان، خسارت خود را مطالبه کند، در حالی که در مقررات حقوق ایران ملاحظه شد که متصدی حمل برای معافیت خود از مسؤلیت ناشی از فعل کارگران و نمایندگان، باید وجود یک علت خارجی را ثابت کند؛ زیرا «تعهدی که متصدی حمل و نقل در برابر صاحب کالا به عهده گرفته ناظر به نتیجه کار است و بدین وسیله، ایمنی آن را تضمین می کند؛ پس اگر مباشرت حمل و نقل را به دیگری واگذار کند، همچنان مسؤول سالم رساندن کالا است... پس در نتیجه تضمین ایمنی، کسی که طرف قرارداد با صاحب کالا قرار گرفته است، مسؤلیت افعال مأموران و نمایندگان خود و کسانی را که مباشرت در حمل کالا را به موجب قرارداد جداگانه در برابر او پذیرفته اند به عهده دارد» [۲].

با این اوصاف اگر مثلاً یکی از کارگران متصدی حمل و نقل در جریان حمل کالا با سوء استفاده از غفلت نگهبان، قسمتی از کالا را سرقت کند، طبق مقررات حقوق ایران اگر متصدی حمل ثابت کند که کمبود کالا ناشی از سرقت یکی از کارگرانش بوده است، از مسؤلیت معاف نمی شود؛ زیرا اقدامات کارگر، علت خارجی تلقی نمی شود تا موجب معافیت متصدی حمل شود؛ لکن طبق مقررات کنوانسیون حمل و نقل ترکیبی اثبات موضوع سرقت، ممکن است موجب معافیت متصدی حمل از مسؤلیت شود، چون در حقیقت متصدی حمل ثابت کرده که کارگر او با تخطی از مفاد قرارداد کار، به کالا خسارت وارد کرده است و او در این امر تمامی اقدامات لازم را برای جلوگیری از وقوع خسارت به کار برده است؛ زیرا در قرارداد، کارگر مکلف به حفظ و پاسداری از منافع کارفرما بوده و سرقت کالا مسلماً از حدود وظایف او خارج بوده است. هنگام سرقت، او دیگر کارگر متصدی حمل تلقی نشده است و در سمت کارگر اقدام به سرقت نکرده است.

شایان ذکر است که اگر متصدی حمل و نقل، خسارت وارده توسط کارگران یا نمایندگان خود را پرداخت کند حق دارد به شخصی که زیان را وارد کرده است رجوع کند. ذیل ماده ۲۸۸ قانون



تجارت صراحتاً حکم مزبور را مقرر کرده است و در کنوانسیون حمل و نقل ترکیبی هم حکمی که مانع این مراجعه باشد وجود ندارد و متصدی حمل طبق اصول کلی مسؤولیت، یعنی اصل استقرار نهایی مسؤولیت بر دوش زیان رساننده واقعی این حق را دارد [۱۸].

۹- نتیجه گیری

کنوانسیون ۱۹۸۰ سازمان ملل متحد راجع به حمل و نقل ترکیبی بین المللی مسؤولیت متصدی حمل و نقل ترکیبی را مبتنی بر تقصیر قرار داده است؛ همچنین در صورتی که صاحب کالا وقوع ضرر را ثابت کند، تقصیر متصدی حمل و نقل را مفروض دانسته و او را مسؤول می‌داند.

در مقررات عمومی حقوق ایران نیز مسؤولیت متصدی حمل و نقل بر مبنای تقصیر اوست و اگر صاحب کالا وقوع ضرر را ثابت کند، تقصیر متصدی حمل و نقل مفروض است و وی مسؤول تلقی می‌شود. بنابراین هم در کنوانسیون حمل و نقل ترکیبی بین المللی و هم در مقررات عمومی حقوق ایران، پس از اثبات وقوع ضرر توسط زیان دیده مسؤولیت متصدی حمل و نقل ثابت شده فرض می‌شود و جریان دعوی مسؤولیت معکوس شده و خوانده دعوی، یعنی متصدی حمل و نقل، باید عدم مسؤولیت خود را ثابت کند.

در مقررات کنوانسیون حمل و نقل ترکیبی بین المللی، متصدی حمل، زمانی از مسؤولیت معاف است که ثابت کند او و خدمه و نمایندگانش همه تلاش معقول و متعارف خود را در جلوگیری از وقوع حادثه یا گسترش خسارات ناشی از حادثه به کار برده‌اند؛ بنابراین متصدی حمل و نقل ترکیبی طبق مقررات کنوانسیون نیازی به اثبات وجود علت خارجی برای معافیت از مسؤولیت ندارد؛ حال آنکه در مقررات عمومی حقوق ایران، زمانی متصدی حمل و نقل از مسؤولیت معاف شناخته می‌شود که ثابت کند یک علت خارجی و غیر قابل انتساب به او، موجب بروز خسارت شده است. از این مطالب چنین بر می‌آید که تعهد متصدی حمل و نقل ترکیبی در کنوانسیون حمل و نقل ترکیبی بین المللی تعهد به وسیله (تعهد حفاظت) می‌باشد و در حقوق ایران تعهد متصدی حمل و نقل در سالم رساندن کالا، تعهد به نتیجه (تعهد غایت) است.

متصدی حمل و نقل در کنوانسیون حمل و نقل ترکیبی بین المللی و حقوق ایران در قبال خساراتی که از فعل یا ترک فعل کارگران و نمایندگان حادث شده مسؤول می‌باشد و مبنای این مسؤولیت تقصیر کارگران و نمایندگان اوست که موجب نقض تعهد قرار دادی متصدی حمل می‌شود. بر این اساس زیان دیده حق دارد به جای مراجعه به کارگری که عامل زیان بوده، به خود



متصدی حمل که طرف قرارداد حمل و نقل می‌باشد، مراجعه و خسارت وارده را از او مطالبه کند. اگر متصدی حمل، طبق مقررات کنوانسیون حمل و نقل ترکیبی بین‌المللی، اگر ثابت کند که خود او، کارگران و نمایندگانش تلاش معقول و متعارف را به کار برده‌اند، ولی خسارت، واقع شده یا ثابت کند که کارگر یا نماینده او از حدود وظایف قراردادی خود خارج شده است و موجب وقوع خسارت گردیده، از مسؤلیت معاف شناخته می‌شود.

در مقررات داخلی حقوق ایران، متصدی حمل و نقل زمانی از مسؤلیت ناشی از فعل خدمه و کارگران خود معاف است که ثابت کند علتی خارجی و غیر قابل انتساب به او یا کارگران و نمایندگانش موجب بروز خسارت شده است.

این تفاوت حکم میان مقررات حقوق ایران و کنوانسیون در مورد معافیت متصدی حمل از مسؤلیت ناشی از فعل خدمه و نمایندگان ناشی از همان تفاوتی است که در نوع تعهد آنها وجود دارد؛ یعنی تعهد به وسیله در مقابل تعهد به نتیجه. در هر دو مورد، متصدی حمل که خسارت وارده را پرداخت کرده است، حق دارد برای مطالبه آنچه تأدیه نموده به کارگر یا نماینده‌ای که عامل ضرر و زیان بوده است، مراجعه کند.

۱۰- منابع

- [۱] لورر اس‌ا، میشل، مسؤلیت مدنی، ترجمه محمد اشتیری، تهران، نشر حقوقدان، چ. ۱، ۱۳۷۵، صص. ۴۰-۴۵، ۸۲.
- [۲] کاتوزیان، ناصر، حقوق مدنی (ضمان قهری-مسؤلیت مدنی)، تهران، کتابفروشی دهخدا، چ. ۱، ۱۳۶۲، صص. ۲۳۶، ۲۲۶، ۱۱۶.
- [۳] قاسم‌زاده، سید مرتضی، مبانی مسؤلیت مدنی، نشر دادگستر، چ. ۱، ۱۳۷۸، صص. ۱۴۰ و ۱۴۱، ۲۶۱.
- [۴] اخلاقی، بهروز، بحثی پیرامون قراردادهای حمل و نقل از دیدگاه حقوق تجارت، مجله کانون وکلای دادگستری مرکز، ۱۳۷۸، ش ۱۵۵ و ۱۵۶، ص. ۱۲۵.
- [۵] اعظمی زنگنه، عبدالحمید، حقوق بازرگانی، تهران، بی‌نا، چ. ۴، ۱۳۵۳، ص. ۲۲۱.
- [۶] اشتیری، محمد، مسؤلیت مدنی متصدی حمل و نقل زمینی، پایان‌نامه دکتری دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران، ۱۳۵۸، ص. ۷.



- [۷] اسکینی، ربیعا، حقوق تجارت (کلیات معاملات تجاری...)، تهران، انتشارات سحبت، چ. ۱، ۱۳۷۸، صص. ۸۸ و ۸۹.
- [8] "UNCTAD Secretariat," Implementation of Multimodal Transport Rules" Reported by the UNCTAD Secretariate, United Nation, 25, June, 2001, FDTE-TLB - 2, pp. 5,10,10.
- [۹] گمرک جمهوری اسلامی ایران، سالنامه صادرات و واردات، ۱۳۷۸، چ. ۱۳۷۹، ۱۳۷۸، ص. ۷.
- [۱۰] کاتوزیان، ناصر، دوره عقود معین (۱)، تهران، انتشارات بهنشر، چ. ۲، ۱۳۶۳، صص. ۲۹۰ و ۲۹۱، ۲۷، ۵۸ و ۲۸.
- [۱۱] جعفری لنگرودی، محمد جعفر، حقوق تعهدات، تهران، موسسه انتشارات و چاپ دانشگاه تهران، ۱۳۶۳، چ. ۱، صص. ۸۲ و ۲۸۰.
- [12] UNCTAD, "The Economic and Commercial Implication of The Entry into Force of the Hamburg Rules and the Multimodal transport convention", United Nations, New York, 1991, p. 172.
- [۱۲] حسینی نژاد، حسینقلی، مسؤولیت مدنی، تهران، جهاد دانشگاهی دانشگاه شهید بهشتی، چ. ۲، ۱۳۷۱، صص. ۵۲ و ۵۳.
- [14] Economic Commission for Europe, "Inland transport Committee, possibilities for reconciliation and harmonization of civil liability regimes governing combined transport", 1998, p.2. Parag. 4
- [15] Diana Faber, "The Problem Arising from Multimodal Transport", Lloyd's Maritime and Commercial law, quarterly, Nov. 1996, p. 505.
- [16] Pimvimol Vipamaneerut, "Liability Issues on Multimodal Transports in Thailand", May 1998.
http://www.tqinfo.com/publications/articles/presentation_multiliability
- [17] Tony Young, "Position Statement on Multimodal Liability Sea Freight Committee", Nov. 25, 1999.
<http://www.ciffa.com/currentissues/transportlaw/multimodal>.
- [18] <http://www.oecd.org/dsti/sti/transport/sea/act/protocols-p.1>.