

دکتر امیر خواجهزاده^۱

استادیار، گروه حقوق خصوصی، واحد دامغان، دانشگاه آزاد اسلامی، دامغان، ایران.

مسئولیت و عدم مسئولیت متصدی حمل و نقل جاده‌ای کالا در حقوق تجارت ایران و کنوانسیون C.M.R.

چکیده

حمل و نقل به‌عنوان یکی از ارکان اقتصادی کشورها، از اهمیت بالایی برخوردار است به‌گونه‌ای که در جهت رسیدن به آن و به منظور آسانی و سرعت در امر تجارت، قوانین و مقرراتی وضع شده است؛ ایران به‌عنوان یکی از کشورهای در حال توسعه، به اهمیت آن و به‌خصوص اهمیت جاده پی برده و در قانون داخلی خود به امر تصدی پرداخته و همگام با دیگر کشورها از قوانین بین‌المللی نیز تبعیت کرده است؛ قانون تجارت و کنوانسیون سی.ام.آر. در خصوص حمل و نقل جاده‌ای به‌عنوان قوانین حاکم بر مسئولیت متصدی جاده‌ای کالا، متصدی را به‌عنوان شخص طرف قرارداد و هم‌چنین افراد وی را نیز مسوول خسارت‌های ناشی از عدم تسلیم و تحویل کالا، یا تحویل ناقص و معیوب آن به مرسل‌الیه، می‌داند؛ و چنانچه تسلیم با تأخیر صورت گیرد بایستی خسارت‌های ناشی از آن را پرداخت نماید؛ اما گاه تقصیر ارسال‌کننده یا مرسل‌الیه و تعلیمات وی منجر به ورود خسارت می‌شود که در این صورت متصدی معاف از مسئولیت خواهد شد؛ هم‌چنین نمی‌توان متصدی را به جهت عیب ذاتی کالا و وقوع خسارت‌های ناشی از قوه‌ی قاهره به‌عنوان حوادثی غیرقابل پیش‌بینی، بیگانه و غیرقابل دفع، مسوول دانست که در این تحقیق به دنبال تحلیل موارد بیان شده هستیم.

واژگان کلیدی:

مسئولیت، عدم مسئولیت، حمل و نقل، حقوق تجارت، کنوانسیون C.M.R.

1. khajehzadeh20@gmail.com

مقدمه

متعهد با توجه به «وفای به عهد» موظف است تعهد خود را اجرا نماید؛ اما گاه متعهد به راه‌های مختلفی از انجام تعهد نسبت به کل یا بخشی از آن تخلف می‌نماید. اجرا نکردن کل تعهد، ممکن است ناظر به یکی از موارد انتقال یا تسلیم نسبت به عین معین یا عین کلی، انجام فعل یا ترک فعل، اجرای ناقص تعهد، تأخیر در اجرای آن و ... باشد.

مصادیق مسئولیت قانونی متصدی طبق قانون تجارت و کنوانسیون سی.ام.آر. بدین

شرح است

گفتار نخست: تحویل ندادن کالا به مرسل‌الیه

یکی از بارزترین اهداف حمل و نقل، در اختیار قراردادن مال التجاره به بهترین وجه ممکن به مرسل‌الیه است؛ حال چنانچه این امر مخدوش شود متصدی بایستی پاسخگو باشد: تحویل ندادن کالا به مرسل‌الیه اعم از جزیی و کلی، عوامل مسئولیت متصدی را فراهم می‌آورد؛ چنانچه در جریان حمل، تمام کالا تلف شود به نحوی که از ماهیت افتاده یا بلامصرف و غیرقابل استفاده گردد، یا اینکه گم و یا مصادره شود و متصدی قادر نباشد هیچ یک از اجزای کالا را تحویل دهد، تعهد به‌طورکلی صورت نپذیرفته است. تلف ممکن است به‌صورت جزیی یا کلی باشد؛ آنگاه که قسمتی از کالا تلف یا گم شود به‌طوری که کالاها در مقصد با مقدار، ارزش یا وزن کمتر از آنچه که به متصدی تحویل شده بود به مرسل‌الیه تسلیم گردد، تلف جزیی رخ داده و در این صورت و در صورت تلف کلی کالا، متصدی طبق قسمت نخست ماده‌ی ۳۸۶ ق.ت؛ و بند ۱ ماده ۱۷ کنوانسیون مسوول شناخته می‌شود.^۱

تفاوتی بین تلف شدن، از ماهیت افتادن، غیرقابل استفاده گشتن، مصادره و یا گم شدن کالا نیست، تنها چیزی که ملاک است، ایفای تعهد می‌باشد و چنانچه خلاف آن رخ دهد، متصدی طبق مواد قانونی بالا، مسوول خسارت وارده می‌باشد. البته هرچند

۱. دادنامه شماره ۵۳۴ - ۱۳۸۷/۴/۲۴ صادره از شعبه ۴۹ دادگاه تجدیدنظر استان تهران در... پرونده ۵۶۹/۴۹/۸۷ مقرر می‌دارد: «... طبق قانون تجارت، کالا یا مال‌التجاره ای که متصدی حمل و نقل عهده‌دار رساندن آن به مقصد شده باید به مرسل‌الیه تحویل و تسلیم گردد...»

بین تلف جزئی (تسلیم کالا با مقدار، ارزش یا وزن کمتر از آنچه که در بارنامه قید شده است) و کلی (نابودی کامل کالا به نحوی که غیرقابل استرداد باشد) تفاوت است؛ اما در حقوق ایران، مقررات حاکم بر تلف جزئی و کلی، مشابه است؛ اما کنوانسیون طبق بند (۱) ماده ۳۲، به جهت شروع مرور زمان اقامه‌ی دعوی، بین این دو، تفکیک قائل شده است؛ به این روش که در مورد فقدان جزئی، از تاریخ تحویل کالا و در مورد فقدان کلی، سی روز بعد از مهلت توافق شده و در صورت عدم توافق، شصت روز پس از تحویل کالا، متصدی حق اقامه‌ی دعوی برای مرسل‌الیه قائل شده است (خواجه زاده، ۱۳۸۴).

در دعوای شرکت آی‌سی‌آی لیمیتد و فیبرز لیمیتد علیه شرکت مت ترانسپورت لیمیتد در تاریخ ۲۷ اکتبر ۱۹۸۶ در دادگاه عالی بازرگانی انگلیس، تلف واقعی و فرضی، تلف به دو شکل دیگر یعنی تلف واقعی (از بین رفتن کالا از لحاظ مادی و فیزیکی) و تلف فرضی (پابرجا ماندن عناصری از کالا) تعریف شد؛ بدین گونه که: «... عبارت تلف کلی در بند ۱ ماده ۳۲ کنوانسیون سی.ام.آر. مفهومی بیش از تلف کلی و واقعی کالا که در بند ۱ ماده ۳۷ قانون بیمه دریایی ۱۹۰۶ انگلیس بدان اشاره شده است، ندارد. برابر این قانون، تلف کلی واقعی، زمانی پیش می‌آید که کالا نابود شود و مالک کالا به نحو غیرقابل استرداد از آن محروم شده باشد... برابر شق سوم از بند ۲ ماده ۶۰ قانون بیمه دریایی ۱۹۰۶ انگلیس... حالت تلف کلی فرضی، زمانی پیش می‌آید که هزینه‌های رفع خسارت وارده به کالا و ارسال آن به مقصد، بیش از بهای آن هنگام ورود به مقصد باشد...». (بهترین، ۱۳۶۵) تأیید این بیان، در آراء شماره ۲۱/۴۳۸ - ۶۹/۶/۱ صادره از شعبه ۲۱ و ۲۱/۲۸ - ۷۱/۳/۱۱ از همین شعبه، رأی شماره ۳۲ مورخ ۷۲/۱/۲۹ صادره از شعبه دادگاه حقوق یک نوشهر، رأی شماره ۳/۱۶۳ مورخ ۷۲/۳/۱۶ شعبه ۳ دیوان عالی کشور و... دیده می‌شود (بازگیر، ۱۳۷۸، ص ۲۷۶ به بعد).

حائز اهمیت است که گرچه ماده‌ی ۳۸۶ ق.ت. بین تلف و گم شدن کالا تفاوتی دیده نمی‌شود اما این دو از منظر حقوقی با هم متفاوت هستند؛ زیرا تلف در جایی است که کالا به طور کلی ارزش اقتصادی خود را از دست بدهد به نحوی که دیگر عنوان مال بر آن صدق نکند، پس مالکیت هم نمی‌تواند در مورد آن مطرح باشد؛ در حالی که در گم شدن بین تلف و بقای عین، تردید بوده و مالکیت علی‌الاصول باقی فرض می‌شود ولی به

سبب وجود مانع، دسترسی به آن برای مالک غیرممکن می‌باشد (امامی، ۱۳۵۶، ص ۱۵۲ و ۱۵۳).

در خصوص اثبات تخلف متصدی در مورد تحویل ندادن کالا، روش‌های مختلفی وجود دارد که می‌توان تخلف وی را ثابت نمود: مثلاً می‌دانیم که به موجب ماده ۳۷۹ ق.ت؛ و ماده ۶ کنوانسیون، ارسال‌کننده یکسری وظایفی را بر عهده دارد همچون ذکر تعداد بسته‌ها، وزن هر بسته، مدتی که مال باید در آن تسلیم شود و... که این مشخصات در قرارداد حمل قید می‌شوند و متصدی با قبول قرارداد، می‌بایست به همان ترتیب کالا را به مرسل‌الیه تسلیم نماید که تخلف از مفاد آن می‌تواند دلیلی بر مسوولیت متصدی تلقی شود. لازم به ذکر است که طبق بند ۱ ماده ۲۰ کنوانسیون تحویل ندادن کالا ظرف ۳۰ روز پس از پایان مدت توافق شده و یا در صورت توافق نکردن بر آن ظرف ۶۰ روز پس از تحویل کالا به حمل‌کننده، دلیل قطعی بر مفقود شدن کالا است و شخص که حق اقامه دعوی دارد می‌تواند پس از گذشت مهلت یاد شده آن کالا را مفقود شده تلقی نماید.

راه دیگر آنکه مطابق ماده ۱۷ قانون امور گمرکی، هنگام ورود کالا، متصدی موظف است که یک نسخه از رونوشت اظهارنامه هر قلم از کالای وارداتی را به ضمیمه فهرست کل بار و اظهارنامه اجمالی به اداره گمرک تسلیم کند؛ که به موجب ماده ۲۸ همین قانون، تخلف از مفاد این اسناد در برخی موارد می‌تواند موجب صدور گواهی کسری تخلیه، شود مثلاً آنجا که کالا به اندازه‌ای که در این اسناد قید گردیده به گمرک تحویل نگردیده، که نه تنها در دادگاه علیه متصدی قابل استناد بوده بلکه علاوه بر جریمه متصدی موظف به جبران کسری کالا می‌شود (بنائی، ۱۳۷۲، ص ۱۸).

گفتار دوم: تحویل کالا به صورت ناقص و معیوب

علاوه بر حمل کالا، تعهد به سالم رساندن آن نیز "همچنین" از وظایف متصدی است که خدشه بر آن سبب تحقق مسوولیت متصدی می‌شود؛ این تعهد ضمنی، عموماً در قالب تحویل کالا به صورت ناقص و معیوب ظاهر می‌شود. عیب و نقص شامل کلیه خرابی‌هایی است که موجب کاهش ارزش اقتصادی کالا و یا تحدید قابلیت استفاده از آن می‌شود؛ به طوری که استفاده کامل و یا دوباره از کالا، مستلزم صرف هزینه برای تعمیر و ترمیم آن به منظور اعاده به حالت سابق می‌باشد؛ (حبیبی، ۱۳۴۳، ص ۱۶۱، کاتوزیان،

۱۳۷۶، ص ۲۷۹) در این صورت متصدی به موجب مواد ۳۸۶ و ۳۸۷ ق.ت؛ و بند ۱ ماده ۱۷ کنوانسیون مسوول خواهد بود.

شایان ذکر است که در مورد عیب و نقص و یا تلف شدن مقداری از کالا، بسته به نوع آن، ممکن است چند درصد از کسری یا نقص، مشمول خسارت نشود. مثلاً اگر غلات روباز حمل شود و در اثر گرما مقداری از رطوبت اولیه خود را از دست بدهد، نمی‌توان آن را عیب و یا کسری وزن به حساب آورد زیرا این مسائل در عرف تجاری طبیعی بوده و تخلف تلقی نمی‌شود.

خسارت‌هایی که می‌توان در صورت برجای ماندن عیب یا نقص از متصدی درخواست نمود، نمی‌تواند از خسارت‌هایی که ممکن است در صورت تلف شدن تمام کالای مورد حمل، حکم به آن شود، تجاوز نماید؛ به عبارت دیگر، نمی‌توان در صورت نقص کالا، بیش از قیمت آن، درخواست خسارت نمود زیرا در تلف که حد اعلای نقص است فقط می‌توان به میزان قیمت کالا، درخواست خسارت کرد در حالی که در این مورد تلفی رخ نداده، پس مسوولیت متصدی به همان مقدار خواهد بود، مگر اینکه طرفین در قرارداد بر خلاف این ترتیب توافق کرده باشند (مواد ۳۸۶ و ۳۸۷ ق.ت)؛ اما کنوانسیون با تفکیک بین خسارت کلی و جزئی، دریافت غرامت را در موردی که تمام کالا خسارت دیده باشد، به میزان مبلغی که در مورد فقدان کل قابل مطالبه است و در موردی که قسمتی از آن خسارت دیده باشد به میزان مبلغی که در مورد فقدان قسمتی از کالا قابل پرداخت است، صحیح و مجاز دانسته است (ماده ۲۵). بدین ترتیب در این زمینه نیز می‌بایست بند ۳ از ماده ۲ پروتکل اصلاحی کنوانسیون را مدنظر قرار داد.

گفتار سوم: تأخیر در تسلیم کالا

اصولاً قراردادهای برای یک محدوده‌ی زمانی منعقد می‌شوند و اعتبار آن‌ها محدود به همان زمان تعیین شده است؛ تعیین زمان به جهت‌های حقوقی به‌خصوص در مورد مواعد زمانی اقامه‌ی دعوی و صلاحیت قانون حاکم بر قرارداد حائز اهمیت است. در برنامه معمولاً تاریخ دریافت کالا درج می‌شود. طبق ماده ۲۲۶ ق.م. زمان اجرای قرارداد ممکن است با توافق در قرارداد، معین و یا اینکه اختیار تعیین آن به متعهدله واگذار گردد؛ چنانچه مواعدی در قرارداد و یا عرف (ماده ۲۲۵ ق.م.) معین نشده باشد، تعهد

بایستی در اسرع وقت صورت گیرد. زمان تسلیم کالا به مرسل‌آلیه از جمله مواردی است که طبق ماده ۳۷۹ ق.ت؛ و بند (د) ماده‌ی ۶ کنوانسیون در قرارداد بایستی به اطلاع متصدی برسد؛ در غیر این صورت به موجب ماده‌ی ۳۸۷ قانون تجارت ایران، بند (۵) ماده‌ی ۲۳ کنوانسیون، در صورت بروز خسارت ناشی از تأخیر، متصدی مسوول جبران خسارت وارده به متعهدله می‌باشد؛ طبق ماده‌ی ۱۹ کنوانسیون و ۲۲۵ ق.م. نیز در صورت اختیار تعیین موعد تسلیم کالا به متعهدله، عرف تجاری ملاک عمل قرار خواهد گرفت که تخلف از این موارد، مثبت مسوولیت متصدی طبق پیش‌بینی ماده‌ی ۳۸۷ ق.ت؛ و بند ۱ ماده ۱۷ کنوانسیون در جبران خسارت وارده خواهد بود؛ برای دریافت خسارت ناشی از تأخیر، بر صاحب کالا است که ثابت نماید تأخیر به‌وجود آمده موجب بروز خسارت - که می‌توان از آن به عدم النفع نام برد - شده است. در حقوق ایران، میزان دریافت خسارت در این خصوص، تا قیمت کل کالا و طبق ماده‌ی ۳۸۷ همان قانون، تخییری و قابل عدول می‌باشد حال آنکه در کنوانسیون تا حد کرایه حمل، مجاز دانسته شده است.

گفتار چهارم: سایر موارد مسوولیت قانونی

مسوولیت متصدی از زمان تحویل گرفتن کالا تا زمان تسلیم آن به مرسل‌آلیه ادامه دارد. چنانچه در این مدت غیر از موارد بیان شده قصور و کوتاهی از جانب متصدی صورت گیرد، مسوولیت بر وی بار می‌گردد. طبق ماده‌ی ۳۷۹ ق.ت. ارسال‌کننده موظف است نکاتی را در خصوص محل تسلیم کالا، طریقه حمل، مسیر حمل آن و... به اطلاع متصدی برساند؛ با عنایت به ماده‌ی ۳۷۹ ق.ت؛ و بند ۳ ماده‌ی ۶ کنوانسیون، چنانچه متصدی به‌عنوان مثال مسیر حمل کالا را به منظور اتمام سریع عملیات و کوتاه نمودن مسیر، تغییر دهد، مسوولیت متصدی حتی با وجود قوه‌ی قاهره نیز پابرجا خواهد ماند و اسباب معافیت وی را فراهم نخواهد کرد.

با عنایت به ماده‌ی ۳۸۰ ق.ت. متصدی بایستی هنگام تحویل گرفتن کالا به دقت آن را بررسی نموده و با مشخصات ارائه شده، تطبیق دهد یکی از این موارد، طریقه عدل‌بندی محموله است. متصدی می‌بایست مراقبت نماید که کالا از نظر شیوه عدل‌بندی نقصی نداشته باشند زیرا قصور در این وظیفه، می‌تواند مسوولیت وی را در

عیوب بعدی کالا ثابت نماید. از دیگر موارد مسوولیت متصدی، وظیفه فروش کالا در موارد مصرح در مواد ۳۸۴ و ۳۸۵ ق.ت. است که می‌بایست به نحو مقرر صورت پذیرد. ماده‌ی ۳۸۸ ق.ت؛ و ماده ۳ کنوانسیون مقرر می‌دارد: «متصدی حمل‌ونقل مسوول حوادث و تقصیراتی است که در مدت حمل‌ونقل واقع شده اعم از اینکه خود مباشرت به حمل‌ونقل کرده و یا حمل‌ونقل‌کننده دیگری را مأمور کرده باشد...»؛ مسوولیت متصدی طبق این مواد، در قبال فعل و ترک فعل خدمه و نمایندگان وی نیز جاری است؛^۱ چنانچه متصدی به هر دلیلی مثلاً اشتغال زیاد، اجرت کمتر و... حمل کالا را به دیگری واگذار نماید و یا برای حمل به خدمه یا راننده خود تسلیم نماید، خسارت وارده نیز در این شرایط، مسوولیت را بر متصدی بار خواهد نمود. (خواججه‌زاده، ۱۳۸۴، ص ۸۵) همیشه و در همه حال نمی‌توان متصدی را به جهت تقصیری که مرتکب نشده است، مسوول دانست. قوانین مزبور، عنوان می‌دارند که متصدی طبق یک سری شرایط، از مسوولیت بری می‌گردد که در زیر به شرح موارد پرداخته می‌شود.

مبحث دوم: اسباب معافیت متصدی حمل‌ونقل از مسوولیت

هر گاه کسی به ضرر خویش اقدام نموده و زمینه‌ی بروز خسارت را فراهم آورد، نمی‌توان دیگری را مسوول آن خسارت معرفی نمود زیرا در فقه و حقوق، اقدام، از مسقطات ضمانی بوده است که حامی احترام به مال مسلمان تلقی می‌شود؛ (الحسینی المرافی، ۱۴۱۸، ص ۴۴۸) و به‌علاوه از باب قاعده غلبه مسوولیت مبتنی بر تقصیر نسبت به مسوولیت بدون تقصیر، حکم به زوال مسوولیت متصدی داده می‌شود (امیری قائم‌مقامی، ۱۳۷۸، ص ۳۱۲).

متصدی موظف است کالا را سالم به مقصد برساند؛ انجام ندادن تعهد و یا انجام تعهد به طور ناقص و یا تأخیر در انجام آن، همان گونه که بیان شد متصدی را در برابر خسارت وارده، مسوول می‌داند؛ اما چنانچه وی ثابت نماید که وقوع هر یک از موارد بیان

۱. دادنامه شماره ۱۱۵/۷۲ - ۱۳۷۲/۲/۲۵ صادره از شعبه ۲۲ حقوقی یک تهران، در این زمینه مقرر می‌دارد: «... بر اساس مقررات قانون تجارت، مسوولیت متصدی حمل و نقل در مقابل صاحب محموله در جهت تحویل کالا تردیدناپذیر می‌نماید و رابطه متصدی حمل و نقل با رانندگانی که بدین منظور به کار گرفته می‌شود هیچ گونه اثری در رفع مسوولیت و تعهد متصدی حمل و نقل در برابر صاحب کالا ایجاد نمی‌نماید...»

شده‌ی بالا در نتیجه‌ی حوادث خارجی بوده است و قابل استناد به وی نیست، معاف از جبران خسارت می‌شود. مطابق مسلمات حقوقی، اصل بر این است که هیچ‌کس را نمی‌توان به جبران خسارات ناشی از فعل دیگری اجبار نمود. هر کس باید شخصاً جوابگوی آثار و نتایج افعال خویش باشد.^۱

گاه ورود خسارت به کالا منتسب به فعل و ترک فعل متصدی، خدمه و نمایندگان وی نیست بلکه در نتیجه‌ی عوامل بیرونی است، از جمله:

۱. تقصیر ارسال‌کننده یا مرسل‌آلیه؛

۲. عیب ذاتی کالا؛

۳. قوه‌ی قاهره (فورس ماژور).

لازم به ذکر است که بند ۲ ماده‌ی ۱۷ کنوانسیون، برای بیان مسئولیت مسبوق به تقصیر ارسال‌کننده یا مرسل‌آلیه، از «مدعی» استفاده نموده است که اعم از فرستنده و گیرنده می‌باشد؛ (Messent، ۲۰۰۰، صص ۱۱۵، ۱۱۶) که در وهله‌ی نخست، ارسال‌کننده یعنی طرف اصلی قرارداد حمل و در وهله‌ی دوم، گیرنده است.

گفتار نخست: تقصیر ارسال‌کننده یا مرسل‌آلیه

به موجب قرارداد حمل و نقل، متصدی ملزم به ایفای تعهد، یعنی تعهد به نتیجه رساندن کالا در مقصد مشخص است؛ طبق بیانات پیشین، متصدی برای یک سری امور که منتسب به وی است، مسوول قلمداد می‌شود؛ اما نمی‌توان گفت که همیشه متصدی مسبب خسارت و ورود ضرر است؛ گاه این امر ناشی از اعمال و رفتار ارسال‌کننده یا مرسل‌آلیه است، در این صورت است که می‌گوییم اعمال یا مأموریت ارسال‌کننده یا مرسل‌آلیه که منجر به تلف یا خسارت به کالا شود، متصدی را معاف از مسئولیت می‌گرداند. ماده‌ی ۲۳۸۶ به صراحت این را بیان می‌دارد (حبیبی، ۱۳۴۲).

۱. ماده ۱ ق.م.م. / آیات ۱۸ سوره فاطر، ۳۸ سوره نجم و ۱۶۴ سوره انعام: «ولا تزوروا زورا و زورا اخری».

۲. ماده ۳۸۶: «اگر مال التجاره تلف یا گم شود متصدی حمل و نقل مسوول قیمت آن خواهد بود مگر اینکه ثابت نماید تلف یا گم شدن مربوط به جنس خود مال التجاره یا مستند به تقصیر ارسال‌کننده یا مرسل‌آلیه و یا ناشی از تعلیمات بوده که یکی از آنها داده‌اند و یا مربوط به حوادثی بوده که هیچ متصدی مواظبی نیز نمی‌توانست از آن جلوگیری نماید. قرارداد طرفین می‌تواند برای میزان خسارت مبلغی کمتر یا زیادتر از قیمت کل مال التجاره معین نماید».

مطابق مواد ۳۷۹ و ۳۸۳ ق.ت. چنانچه متصدی به تبعیت از ارسال کننده و یا مرسل‌الیه، سبب ورود خسارت به کالا شود، و همچنین در صورت اثبات تقصیر این دو در وقوع خسارت، دیگر متصدی مسوول شناخته نمی‌شود (ماده ۷ کنوانسیون سی.ام.آر.)، (Dobson، ۱۹۹۷، ص ۶۲۸)

بند نخست: تقصیر ارسال کننده

به موجب مواد ۳۸۶ و ۳۸۷ ق.ت. اگر تخلف از مفاد قرارداد حمل و ورود خسارت به کالا در نتیجه تقصیر یا دستورهای ارسال کننده باشد، متصدی از مسوولیت معاف و خود ارسال کننده می‌بایست متحمل خسارت ایجادشده شود (فوزی، ۱۹۹۷، ص ۲۵۸ فرزدي، ۱۳۷۷، صص ۳۶-۳۲). بند ۲ ماده ۱۷ کنوانسیون سی.ام.آر. نیز، تقصیر ارسال کننده را از موارد معافیت متصدی برشمرده است. از موارد تقصیر ارسال کننده می‌توان موارد زیر را نام برد:

چنانچه متصدی اثبات نماید که تقصیر ارسال کننده، تنها دلیل خسارت‌ها بوده است، کاملاً از مسوولیت بری می‌شود. تقصیر متصدی می‌تواند شامل این موارد باشد: ارائه اطلاعات غلط کالاها، بسته‌بندی نامناسب یا انتخاب یک شیوهی حمل‌ونقل که مناسب کالا نباشد.

بر عهدهی ارسال کننده است که یک سری موارد را رعایت کند تا به کالا صدمه‌ای وارد نشود؛ خسارت‌های ناشی از این موارد، تنها سبب مسوول گشتن خود ارسال کننده و معافیت متصدی از مسوولیت خواهد بود؛ طبق ماده ۱۳۷۹ قانون تجارت و ماده ۲۷ کنوانسیون سی.ام.آر. ارسال کننده بایستی هنگام تسلیم کالا یک سری اطلاعات را در

۱ ماده ۳۷۹ «ارسال کننده باید نکات ذیل را به اطلاع متصدی حمل و نقل برساند:

آدرس صحیح مرسل‌الیه _ محل تسلیم مال _ عده عدل یا بسته - طرز عدل بندی وزن و محتوی عدل‌ها - مدتی که مال باید در آن مدت تسلیم شود - راهی که حمل باید از آن راه به عمل آید - قیمت اشیایی که گرانهاست - خسارات ناشی از عدم تعیین نکات فوق و یا تعیین آن‌ها به غلط متوجه ارسال کننده خواهد بود».

۲. ماده ۷

۱_ فرستنده مسوول جبران تمام هزینه‌ها، خسارات و صدماتی خواهد بود که در نتیجه نادرستی یا کافی نبودن مشخصات در موارد زیر به حمل‌کننده وارد می‌شود.

الف) مشخصات بیان شده در جزوهای (ب)، (د)، (ه)، (و)، (ز)، (ح) و (ی) بند (۱) ماده (۶).

ب) مشخصات بیان شده در بند (۲) ماده (۶).

اختیار متصدی قرار دهد در غیر این صورت مسوول جبران خسارت وارده خواهد بود؛ اطلاع‌رسانی نکردن در این خصوص، بار مسوولیت را از متصدی به ارسال‌کننده انتقال می‌دهد. در قانون تجارت ایران، ماده‌ی ۳۸۶ نیز تلف و گم‌شدن مال‌التجاره را در صورتی که مستند به تقصیر ارسال‌کننده یا ناشی از تعلیمات وی باشد به عهده خود او گذاشته است مواد ۳۷۹ و ۳۸۰ و ۳۸۱ برخی از موارد مسوولیت فرستنده را بیان داشته است (خواج‌زاده، ۱۳۸۴، حبیبی، ۱۳۴۲).

الف) نقایص بسته‌بندی کالا

طبق ماده‌ی ۳۸۰ ق.ت. بسته‌بندی کالاها از تکالیف اصلی ارسال‌کننده است که بایستی با توجه به ماهیت و خاصیت هر کالا بسته‌بندی مخصوص آن رعایت شود؛ به همین خاطر ماده مرقوم در کنار عدل‌بندی، مناسب بودن آن را تذکر می‌دهد که هنگام تحویل به متصدی می‌بایست درستی آن‌ها احراز شود (بند ب ماده ۸ کنوانسیون)؛ حال چنانچه ارسال‌کننده کالا را به درستی بسته‌بندی ننماید خسارت‌های وارده در نتیجه‌ی آن، متصدی را از مسوولیت معاف خواهد داشت؛ این امر نیز در موردی صادق است که ارسال‌کننده بدون هیچ‌گونه قید و شرطی در مورد وضعیت ظاهری کالا، آن را به متصدی تحویل دهد و پس از اظهار متصدی مبنی بر نقص موجود در کالا، ارسال‌کننده بر درستی آن موافقت نماید.

ب) ارائه اطلاعات غلط

ج) هرگونه مشخصات یا دستورهای دیگری که توسط فرستنده داده شده است تا بتوان اقدام به تنظیم بارنامه جاده‌ای کرد یا آن مشخصات و دستورها را در بارنامه جاده‌ای وارد نمود.

۲_ در صورتی که بنا به تقاضای فرستنده، حمل‌کننده مشخصات موضوع بند یک این ماده را در بارنامه جاده‌ای وارد نماید انجام این کار از ناحیه فرستنده تلقی خواهد شد، مگر آنکه خلاف آن ثابت شود.

۳_ در صورتی که بارنامه جاده‌ای عبارت یاد شده در جزو (ک) بند (۱) ماده (۶) را نداشته باشد حمل‌کننده جبران تمام هزینه‌ها، صدمات و خساراتی خواهد بود که در نتیجه از قلم افتادن عبارت یادشده شخصی که حق در اختیار گرفتن کالا را دارد متحمل شده است.

به موجب ماده‌ی ۳۷۹ ق.ت؛ و همین‌طور ماده‌ی ۶ کنوانسیون، ارسال‌کننده بایستی نکاتی از قبیل آدرس مرسل‌الیه، محل تسلیم مال، تعداد بسته‌ها، طریقه‌ی بسته‌بندی و را به اطلاع متصدی برساند؛ چنانچه عمداً یا سهواً در تعیین هر یک از این موارد مرتکب تقصیر شود و یا موردی را فراموش نماید، خسارت‌های به وجودآمده در نتیجه‌ی تبعیت از این دستورها و اطلاعات، متصدی را از مسوولیت معاف می‌دارد (بند ۲ ماده‌ی ۱۱ کنوانسیون و مواد ۳۸۶ و ۳۸۷ ق.ت.). (Messent، ۲۰۰۰، ص ۲۱۶، ۲۱۷، ۲۱۹) به‌عنوان مثال، طبق جرح از بند ۱ ماده ۶ کنوانسیون و ماده‌ی ۳۷۹ ق.ت. ارسال‌کننده بایستی وزن و محتویات دقیق مال‌التجاره را به اطلاع متصدی برساند، در غیر این صورت، خسارت‌های ناشی از تعیین نکردن و یا تعیین غلط، بر عهده‌ی خود ارسال‌کننده گذاشته خواهد شد (بند ۲ ماده‌ی ۱۷ کنوانسیون)؛ چرا که اگر ماهیت واقعی کالا از متصدی حمل پنهان بماند، متصدی موظف می‌شود "دقت متعارف" را در حفظ آن اعمال نماید حال آنکه مال‌التجاره اقتضای "دقت فوق‌العاده" را داشته باشد و به لحاظ اعمال نکردن آن، تلف یا ناقص شود، در نتیجه متصدی مسوول نخواهد بود (Freund، ۱۹۹۵، ص ۲۵۳).

یکی از مباحث مهم و جنجال برانگیز «حمل کالاهای خطرناک» می‌باشد؛ در قانون تجارت از این کالاهای صحبت نشده ولی به موجب ماده ۵ آیین‌نامه اجرایی حمل و نقل جاده‌ای مواد خطرناک، فرستنده کالای خطرناک موظف است قبل از تنظیم قرارداد حمل، متصدی را با ارسال اظهارنامه از خطرناک بودن محموله و همچنین نوع خطر آن و اقدام‌های احتیاطی که لازم است حین حمل اعمال شوند، آگاه سازد در غیر این صورت هرگونه خسارت بر عهده ارسال‌کننده بوده و متصدی با وقوف نسبت به این امر می‌تواند با کسب اجازه از دادستان، نسبت به تخلیه محموله و یا برگشت آن به محل اولیه اقدام نماید^۱. ماده ۲۲ کنوانسیون نیز با تقریری مشابه، متصدی را مختار نموده که پس از آگاهی نسبت به وجود چنین کالاهایی، در هر مکان و زمان کالا را تخلیه کرده یا آن را از بین ببرد، بدون اینکه غرامتی از این بابت پرداخت نماید.

اصولاً متصدی هنگام انعقاد قرارداد حمل با مدنظر قرار دادن مسوولیتی که حمل اشیا موضوع قرارداد، بر وی مستقر می‌نماید به اعلام اجرت و دیگر هزینه‌ها و شرایط

۲. روزنامه رسمی کشور جمهوری اسلامی ایران، شماره مسلسل ۶۶۲۲، ۱۳۸۰/۱۲/۲۸.

مرتبط پرداخته و در پایان موافقت یا مخالفت خود را نسبت به انعقاد قرارداد، اعلام می‌دارد. از طرفی ارزش محموله‌ها در همه موارد یکسان نیست برخی با ارزش، برخی کم‌ارزش و برخی دیگر ارزش متوسط دارند و معمولاً هر قدر که ارزش کالا بیشتر باشد مخارج حمل و مسوولیت متصدی نیز افزایش می‌یابد مثلاً مسوولیت راجع به حمل مقداری جواهرآلات به مراتب سنگین‌تر از چندین تن میوه می‌باشد. ماده ۳۷۹ ق.ت؛ و جز د از بند ۲ ماده ۶ کنوانسیون نیز با وقوف نسبت به این امر، ارسال‌کننده را موظف به بیان این مهم نموده تا متصدی از مسوولیت خود آگاه شود و بتواند مراقبت و احتیاط‌های لازم را از قبیل استفاده از وسیله نقلیه مطمئن و مناسب، راننده مورد اعتماد، تعیین مسیر حمل امن، در صورت لزوم حمل در روز و تعیین یا اضافه نمودن محافظ و... اعمال نماید که قصور در این تکلیف از طرف ارسال‌کننده (مثلاً به منظور کم کردن میزان کرایه)، متصدی را مکلف به رعایت متعارف نموده و خسارت‌های خارج از آن را بر عهده ارسال‌کننده می‌گذارد (بند ۲ ماده ۱۷ و بند ۲ ماده ۱۱ کنوانسیون).

اما نه در حقوق ما و نه در کنوانسیون، راجع به معیار تعیین گرانبها بودن کالا، سخنی به میان نیامده و برای رفع این نقیصه می‌بایست عرف تجاری را ملاک قرار داد. ولی در حقوق انگلیس در این زمینه مقرر شده، بسته‌هایی که محتویات آن‌ها در زمان تحویل به متصدی، بیش از ده پوند ارزش داشته باشند، اعلام قیمت به متصدی ضروری خواهد بود (Freund، ۱۹۹۵، ص ۳۴۶).

یکی از موارد شایع تلف یا نقصان مال التجاره، اشتباه یا کامل نبودن علائم و مشخصات مندرج بر روی بسته‌ها و یا نبودن این نشانه‌هاست زیرا اصولاً علامت یا شماره‌گذاری بسته‌ها، ضامن ایمنی و سلامت محموله در جریان بارگیری، حمل و تخلیه بوده (پاکدامن، ۱۳۷۴، ص ۳۸) و از رکود یا تعلل فراوان در این مراحل جلوگیری می‌نماید. به عبارت دیگر، بسته‌بندی تنها، اگرچه با رعایت استانداردهای موجود صورت گیرد اما در صورت رعایت نکردن اصول نقل و انتقال مثل علامت‌گذاری، می‌تواند به خسارت منجر شود به همین جهت دست‌اندرکاران حمل و نقل کالا در کنفرانس کشتی‌رانی تجاری، تصمیم گرفتند که علائم تصویری را جهت شیوع به کارگیری بین دولت‌ها و به منظور تضمین سلامت کالا تهیه، تصویب و به موجب یک فرهنگ لغت منتشر نمایند (بی نام، ۱۳۶۰، ص ۱۷). پس قصور در این تکلیف می‌تواند یکی از موارد ثبوت مسوولیت

ارسال کننده باشد و متصدی نیز با اثبات رعایت اقدام های لازم و متعارف و اینکه علت ورود خسارت قصور ارسال کننده بوده، از مسوولیت معاف خواهد شد (جزء ه از بند ۴ ماده ۱۷ کنوانسیون).

در پایان بحث راجع به تقصیر ارسال کننده لازم است اشاره شود که، تقصیر وی ممکن است قبل از تسلیم کالا به متصدی، مقارن تسلیم به وی و حتی در مواردی بعد از تسلیم مال التجاره به او محقق شود (مواد ۳۷۸، ۳۸۴ و ۳۸۴ ق.ت.). (Messent، ۲۰۰۰، ص ۱۱۶، حبیبی، ۱۳۴۳، صص ۱۶۴ و ۱۶۴)

بند دوم: تقصیر مرسل آلیه و تعلیمات وی

به موجب ماده ۳۸۶ ق.ت؛ و بند ۲ ماده ۱۷ کنوانسیون، متصدی معاف از مسوولیت است چنانچه، خسارت های وارده ناشی از تقصیر گیرنده و یا ناشی از تعلیمات وی باشد؛ خسارت های وارده ناشی از اهمال کاری مرسل آلیه در پس گرفتن کالا، و نیز پرداخت نکردن باقی مانده کرایه، بار مسوولیت را بر دوش مرسل آلیه می نهد و متصدی معاف می شود.^۱

تقصیر مرسل آلیه ممکن است به اشکال مختلفی رخ دهد:

الف) تحویل نگرفتن کالا

مرسل آلیه بایستی در مدتی متعارف و با پرداخت اجرت، کالا را از متصدی دریافت دارد؛ چنانچه وی در تحویل گرفتن آن مسامحه نماید یا اصلاً کالا را قبول ننماید و یا چنانچه تکلیف به پرداخت مقداری از مخارج حمل داشته است و از پرداخت آن خودداری نماید، متصدی پس از اطلاع رسانی به ارسال کننده، کالا را به صورت موقت نزد خود یا شخص ثالث نگه می دارد؛ هزینه و خسارت های وارده بر کالا بر عهده ارسال کننده خواهد بود.

ب) عدم شناسایی مرسل آلیه

۱. ماده ۳۸۴ قانون تجارت ایران: «اگر مرسل آلیه مال التجاره را قبول نکند و یا مخارج و سایر مطالبات متصدی حمل و نقل بابت مال التجاره تأدیه نشود و یا به مرسل آلیه دسترسی نباشد متصدی حمل و نقل باید مراتب را به اطلاع ارسال کننده رسانیده و مال التجاره را موقتاً نزد خود به طور امانت نگاه داشته یا نزد ثالثی امانت گذارده و در هر صورت مخارج و هر نقص و عیب به عهده ارسال کننده خواهد بود».

شناخته نشدن گیرنده به دو صورت قابل تصور است نخست آن که ارسال کننده کالا، آدرس مرسل‌الیه را اشتباه اعلام می‌کند، دوم اینکه پس از اعلام آدرس، این مرسل‌الیه است که محل خود را تغییر می‌دهد و متصدی را مطلع نمی‌نماید؛ و یا به موجب اختیاری که به استناد ماده‌ی ۳۸۳ ق.ت. دارد در ارائه آدرس دقیق خود به متصدی، مرتکب تقصیر می‌شود که در این صورت، تخلف از قرارداد و ورود خسارت به کالا به این خاطر، وی را مسوول می‌گرداند و متصدی از مسوولیت بری می‌گردد.

ج) دقت نکردن در تحویل گرفتن کالا:

به موجب ماده‌ی ۳۹۱ ق.ت. و بیانی مشابه در ماده ۳۰ کنوانسیون، گیرنده موظف است هنگام تحویل گرفتن کالا، دقت لازم را در بررسی وضعیت کالا به انجام برساند، چنانچه عمداً یا سهواً از بازرسی، کنترل و تطبیق محموله با مندرجات بارنامه خودداری نماید و بدون هیچ‌گونه قید و شرطی آن را بپذیرد، فرض بر تحویل صحیح کالا بوده و حق اقامه‌ی دعوی علیه متصدی را ندارد.

د) ارائه اطلاعات و دستورهای اشتباه

تخلف از مفاد قرارداد به دلیل پیروی از دستورها و اطلاعات واصله از سوی گیرنده، طبق مواد ۳۸۶ و ۳۸۷ ق.ت. و بند ۱ ماده ۱۷ کنوانسیون، بار مسوولیت را از دوش متصدی برمی‌دارد؛ به‌عنوان مثال، متصدی باید کالا را طبق ضوابط فنی حمل نماید حال اگر به دلایلی همچون هزینه کمتر، سرعت بیشتر و ... دستور خاصی از گیرنده واصل شود متصدی با رعایت آن، بازخواست نخواهد شد مثلاً باوجود گرمای شدید، دستور حمل گوشت را با وسیله نقلیه معمولی دهد یا دستور تخلیه کالا را در محل نامناسبی صادر نماید (ستوده تهرانی، ۱۳۸۳، ص ۹۱).

گفتار سوم: عیوب ناشی از کیفیت خاص کالا

متصدی از مسوولیت بری می‌شود چنانچه ثابت نماید که خراب شدن کالا تنها به جهت ویژگی یا عیب ذاتی^۱ آن می‌باشد که اجتناب از خسارت در شرایط عادی برای وی

۱. عیب ذاتی عبارت است از «عیب و نقص پنهان سابق یا لاحق متناسب با ماهیت هر کالا که خود به خود حادث و بواسطه گسترش و عدم پیشگیری، موجب صدمه یا تخریب کالا می‌گردد به تعبیر دیگر، اشکالاتی است که در اثر طبیعت و ساختمان خود کالا حادث شده است».

غیرممکن بوده است. صراحت این امر را می‌توان در ماده‌ی ۳۸۶ دید آنجا که عنوان می‌دارد تلف یا گم شدن مربوط به خود مال‌التجاره باشد.

طبق بند ۲ ماده ۱۷ کنوانسیون و ماده ۳۸۶ ق.ت؛ که در این زمینه که مقرر می‌دارد: «... مربوط به جنس خود مال‌التجاره ...»، چنانچه کالا ذاتاً دچار عیب و نقص باشد، متصدی از مسوولیت بری می‌شود. عیب ذاتی عبارت است از «عیب و نقص پنهان سابق یا لاحق متناسب با ماهیت هر کالا که خودبه‌خود حادث و به‌واسطه‌ی گسترش و عدم پیشگیری، موجب صدمه یا تخریب کالا می‌شود، به تعبیر دیگر، اشکال‌هایی است که در اثر طبیعت و ساختمان خود کالا ایجاد شده باشد». برخی کالاها به لحاظ وضعیت ساختاری و عناصر تشکیل‌دهنده‌ای که دارند به‌طور دائم در حال تغییر و تحول هستند؛ این‌گونه محصولات، گاه به لحاظ وضعیت محموله در طول سفر، وضع مسیر، شرایط جوی و... از وزن و یا حجم آن‌ها کاسته می‌شود که نقصان تا حدی که در عرف معمول و متعارف است از جهات معافیت مسوولیت محسوب خواهد شد؛ (ستوده تهرانی، ۱۳۸۳، ص ۹۰) اما گاه اشکالاتی در طبیعت و ساختمان محموله پیش می‌آید که سبب تلف کالا و یا نقصان آن بیشتر از حد بیان شده می‌شود (جز د از بند ۴ ماده ۱۷ کنوانسیون)، به‌عنوان مثال خشکبار کرم می‌زند یا پودر ماهی که با جذب کمی رطوبت، متورم شده و با ایجاد اصطکاک به تولید حرارت بالا و در نهایت منجر به آتش‌سوزی می‌شود (نوربخش، ۱۳۶۲، ص ۱۱).

منشأ اشکالات مذکور می‌تواند طبیعت و ساختار داخلی کالا باشد و یا از عیوب سابق آن ناشی شود؛ (Messent، ۲۰۰۰، ص ۱۱۹) برای مثال آنجا که محموله کشتی، غلات بوده و به‌واسطه‌ی باکتری مفسد در آن، خسارت‌هایی به کالا وارد می‌شود، نمی‌توان متصدی را مسوول دانست (صمدی اهری، ۱۳۷۳، ص ۱۰۵). بند ۴ ماده‌ی ۱۷ کنوانسیون از مواردی است که تلف و ناقص شدن حیوانات زنده در جریان حمل را نیز از موجبات معافیت اعلام می‌دارد؛ به‌طوری‌که اگر حیوانی در زمان نقل و انتقال وحشی شده و به خود و یا دیگری صدمه‌ای وارد نماید، می‌تواند در شرایطی از اسباب معافیت متصدی محسوب شود (امید، ۱۳۵۳، ص ۳۱۶).

لازم به یادآوری است که متصدی هم می‌بایست برای یک حمل و نقل مطلوب، به دو رکن ماهیت کالا و روشی متعارف برای حمل آن توجه نماید زیرا چه‌بسا کالایی تا قبل

از حمل، سالم بوده و به واسطه‌ی حمل، شروع به فساد یا نقصان نموده است؛ (Messent, ۲۰۰۰، ص ۱۲۰) پس در این مورد اگر متصدی به‌طور متعارف اقدام به حمل نموده باشد و در نتیجه برخی رخدادهای که ناشی از خود کالاست به محموله خساراتی وارد شود یا سبب نقص تعهد گردد، متصدی از مسوولیت معاف خواهد شد (Dodson, ۱۹۹۷، ص ۱۲۰). خساراتی که در کالاها ایجاد می‌شوند به دو دلیل عمده است: گاه به لحاظ وضعیت محموله در طول سفر، وضع مسیر و شرایط جوی و... از وزن یا حجم کالا به‌طور طبیعی کاسته می‌شود. این نقصان تا حدی که در عرف حمل و نقل معمول و متعارف است از جهات معافیت محسوب خواهد شد؛ اما گاه اشکالاتی در طبیعت و ساختمان محموله پیش می‌آید که سبب تلف کالا و یا نقصان آن بیشتر از حد مذکور، می‌شود (جز داز بند ۴ ماده ۱۷ کنوانسیون) مثلاً تره بار فاسد می‌شود، خشکبار کرم می‌زند، غلات خراب می‌شود یا آنجا که محموله پودر ماهی بوده و با توجه به ماهیتی که دارد دائماً در معرض آتش‌سوزی است زیرا با جذب کمی رطوبت، متورم شده و اصطکاک ایجاد می‌نماید که می‌تواند به تولید حرارت بالا و درنهایت به آتش‌سوزی منجر شود (نوربخش، ۱۳۶۲، ص ۱۱) و... این‌ها، همان موضوعی هستند که مقنن آن‌ها را در ماده ۳۸۶ ق.ت. اراده نموده و به عیب یا نقص ذاتی کالا اشتهاار یافته‌اند.

گفتار سوم: قوه‌ی قاهره

متعهد با تلاش و کوشش متعارف مکلف به ایفای تعهد است اما اگر عاملی که خارج از حیطه‌ی اختیار و اقتدار او، مانع از اجرای قرارداد شود، نمی‌توان وی را الزام به اجرای قرارداد نمود چرا که هیچ‌کس متعهد به امر غیرممکن نخواهد بود؛ (صفایی، ۱۳۷۵، ص ۴۰۰) علت این معافیت، عدم وجود رابطه‌ی علیت بین افعال متعهد و خسارات وارده است. ماده ۳۸۶ ق.ت. «... و یا مربوط به حوادثی بوده که هیچ متصدی مواظبی نیز نمی‌توانست از آن جلوگیری نماید. ...» و بند ۲ ماده ۱۷ کنوانسیون C.M.R، «... و یا اوضاع و احوالی اجتناب‌ناپذیر که حمل‌کننده قادر به جلوگیری از آن نبوده... حمل‌کننده از مسوولیت مبرا خواهد بود.» ملاحظه می‌شود که این دو ماده از حوادث و رویدادهایی سخن گفته‌اند که توان اجرای تعهد را از متعهد، سلب، و مانع از اجرای قرارداد می‌شوند. در مواد ۲۲۷ و ۲۲۹ قانون مدنی عبارت «علت خارجی» و ۳۸۶ قانون تجارت "حوادثی که هیچ متصدی مواظبی توانایی جلوگیری از آن را نداشته باشد" و بند ۲ ماده

۱۷ کنوانسیون، "اوضاع و احوال اجتناب‌ناپذیری را که حمل‌کننده قادر به جلوگیری از آن نباشد"، از اسباب معافیت متصدی بیان نموده‌اند؛ صرف اثبات علت خارجی، متصدی را از مسوولیت بری نمی‌داند بلکه باید ارتباطی بین خسارت و افعال یا تدابیر متعهد نبوده باشد؛ از این موارد می‌توان حوادث جوی، جنگ، اعتصاب، مداخله قدرت عمومی، عمل شخص ثالث و... را به‌عنوان مثال نام برد.

قوهی قاهره زمانی موجب معافیت می‌گردد که به‌عنوان حادثه غیرقابل پیش‌بینی، به‌گونه‌ای عمل نماید که هیچ‌اماره خاصی بر وقوع آن وجود نداشته باشد، (کاتوزیان، ۱۳۷۱، ص ۲۹۵)؛ یا اینکه حادثه، بیگانه از شخص متعهد بوده و منتسب به وی یا افراد و اشیای تحت کنترل وی نباشد و به‌طور کلی خارج از قلمرو مسوولیت وی باشد؛ (صفایی، ۱۳۸۲، صص ۲۱۵، ۲۱۶) و یا غیرقابل دفع باشد یعنی اجرای قرارداد غیرممکن بوده به‌گونه‌ای که هیچ متصدی مواظبی در آن شرایط نمی‌توانست از حادثه جلوگیری نماید.^۱ (کاتوزیان، ۱۳۸۰، ص ۲۱۷، عزیزی، ۱۳۸۲).

برخی از حقوقدانان نیز اظهار داشته‌اند: «علل معافیت متعهد از جبران خسارت در موارد قوه قاهره یا حادثه غیرمترقبه این است که در این قبیل موارد رابطه علیت بین ورود ضرر و عملکرد متعهد وجود ندارد و نمی‌توان ضرر را به متعهد نسبت داد» (السان، ۱۳۸۷، ص ۱۰).

متصدی می‌تواند خود را از مسوولیت بری سازد به شرطی که ثابت نماید، تلف یا خسارت وارده به کالا ناشی از موارد فورس ماژور بوده است و وی هیچ‌گونه تقصیری مرتکب نشده است؛ فهرستی از موارد فورس ماژور وجود ندارد؛ در واقع نمی‌توان هر رویدادی (به‌عنوان مثال، یخبندان در زمستان) را مصداق فورس ماژور دانست؛

بند دوم: مصادیق قوهی قاهره

چنانکه پیش‌تر اشاره شد هرگاه واقعه یا رخدادی با اجتماع شرایط مذکور در بند بالا، حادث و اجرای قرارداد را برای متصدی با مانع مواجه نماید دیگر الزام و اجبار وی

۱. دادنامه شماره ۱۲۷ - ۱۳۸۴/۲/۱۸ صادره از شعبه اول دادگاه تجدیدنظر استان تهران در کلاس پرونده ۱۲۴۳/۱/۸۳ در این زمینه مقرر می‌دارد: «... تقصیر راننده در زمره حوادثی نیست که هیچ متصدی قادر بر جلوگیری از آن نباشد... صرف عدم اثبات تعدی و تفریط مانع تحقق مسوولیت متصدی حمل و نقل نخواهد بود...»

به ایفای تعهد، جایگاهی ندارد زیرا می‌دانیم که قرارداد ابزاری برای تبادل داشته‌ها با نداشته‌هاست. پس اگر قرار باشد که در مقابل تعهدی که یک نفر ایفا می‌نماید، تعهدی قرار نگیرد یا شرایط استقرار آن بسیار سخت و غیرمتعارف باشد کمتر کسی توان قبول و پذیرش چنین تعهداتی را دارد و این در حالی است که قواعد وضع شده در امور مالی یا قراردادی، بیشتر جنبه ارشادی داشته و بنای شارع نیز بر تساهل و تسامح نهاده شده است. از طرف دیگر، «حقوق نمی‌تواند نیرویی برتر از متعارف و معمول را از طرف دیگر قرارداد، انتظار داشته باشد و از او بخواهد که همچون انسانی افسانه‌ای رفتار کند» (کاتوزیان، ۱۳۸۰، ص ۱۹۸).

پس با در دست داشتن معیار و ضابطه‌ای عرفی، می‌توان مصادیق قوه‌ی قاهره را شناسایی نمود و در مقام برخورد با موردی جدید به آسانی و در کمال دقت و ظرافت، تکلیف آن‌را مشخص نمود که در مبحث بعد، چند مورد مطرح و مطالبی پیرامون آن ابراز می‌شود.

الف) اعتصاب

در اینکه آیا اعتصاب موجب معافیت هست یا نه؟ با تردید مواجه شده (کاتوزیان، ۱۳۸۰، ص ۲۰۹) زیرا مدیریت صحیح و کارآمد تا حدود زیادی از آن جلوگیری می‌کند. ولی در هر حال، حقوق انگلیسی آن را از اسباب معافیت شمرده (Freund, ۱۹۹۵, ۲۴۸) و در حقوق ایران نیز به‌عنوان سبب معافیت قابل دفاع خواهد بود (صفایی، ۱۳۷۵، ص ۴۱۵).

در هر حال، با عنایت بر ماهیت اعتصاب و شرایط آن، می‌توان گفت اعتصاب در صورتی از اسباب معافیت تلقی می‌شود که فقط شرایط قوه‌ی قاهره را دارا باشد، بدین معنا که به قدری عمومیت داشته باشد که تقریباً موجب عدم امکان مطلق شود و چنان همگانی و ناگهانی باشد که فرصت و امکان جایگزینی دیگران را (اگرچه تنها در امور غیر تخصصی)، از متصدی سلب نماید؛ (کاتوزیان، ۱۳۸۰، صص ۲۱۰ و ۲۱۱، امید، ۱۳۵۳، ص ۳۲۵) بنابراین بسیاری از اعتصاب‌ها به‌عنوان فورس ماژور شناخته شده‌اند؛ (صالحی راد، وب سایت این موضوع در کشورهای در حال توسعه به علت وجود اتحادیه و سندیکاهای بزرگ کارگری در بیشتر اصناف و نفوذ بالای این مراکز، قوت بیشتری یافته است. به هر حال با به وقوع پیوستن اعتصاب و احراز شرایط قوه‌ی قاهره و اینکه دیگر، تعهد غیرممکن شده است، می‌توان متصدی را از مسوولیت معاف دانست. مثلاً کارگران متصدی

به صورت ناگهانی اعتصاب نموده و از انجام وظایف خود خودداری می‌کند و در نتیجه کالاهای فاسدشدنی به موقع تخلیه یا بارگیری نشده و موجب نقصان یا تلف کالا می‌شود.

ب) مداخله‌ی قدرت عمومی

از دیگر موارد معافیت متصدی، اقدام‌های قانونی و قضایی است زیرا مسلم است که مقاومت در برابر آن‌ها غیرممکن بوده و هر فرد مکلف می‌باشد در برابر این اوامر و نواهی، سر تسلیم فرود آورد که ممکن است بر اثر تغییر مقررات حاکم باشد یا تصمیم‌های مراجع صالح اداری و قضایی. حکم به معافیت متصدی در این موارد به خاطر رعایت نظم عمومی و حرمت قانون، بی‌هیچ تردیدی در همه‌ی نظام‌های حقوقی پذیرفته شده و از مصادیق قوه‌ی قاهره به حساب می‌آید (اسماعیلی، ۱۳۷۹، ص ۱۰۵).^۱ مثلاً به موجب تغییر مقررات، ورود یا صدور نوع معینی از کالا ممنوع می‌شود یا به موجب تغییر سیاست خارجی دولت، تجارت با کشور خاصی منع می‌شود^۲ یا اینکه دولت، متصدی را ملزم به همکاری در زمینه تهیه، تدارک و حمل ابزار جنگی می‌نماید یا مجبور به یاری مصدومان ناشی از سیل یا زلزله می‌شود یا برای رعایت بهداشت عمومی، دستور نابودی کالا صادر می‌شود یا محدودیت‌های قرنطینه‌ای^۳ بر کالا اعمال می‌شود و یا اینکه به موجب حکم دادگاه یا دستور اجرای ثبت،^۴ مال التجاره توقیف یا مصادره می‌شود و... در این موارد متصدی از مسوولیت معاف خواهد شد؛ زیرا اصولاً طرفین یک

۱. نظریه مشورتی اداره حقوقی قوه قضاییه به شماره ۷/۱۵۶۲ - ۶۱/۴/۲۳ (به نقل از: پد... بازگیر، قانون مدنی در آینه آراء دیوان عالی کشور، عقود و تعهدات، تهران، انتشارات فردوسی، چاپ اول، ۱۳۷۹، صص ۲۵۵ و ۲۵۶).

۲. ماده ۱۳۱ ق.د.

۳. به‌عنوان مثال، ماده ۴۶ قانون امور گمرکی مصوب ۱۳۵۰ می‌گوید در غیر از موارد مذکور در ماده ۴۵ و موارد قوه قهریه و خسارات ناشی از کیفیت خود کالا یا بدی بسته‌بندی آن، در صورتی‌که کالا در مدت توقیف در اماکن گمرکی یا بندری یا ترانزیت داخلی از بین برود و یا خساراتی به آن وارد آید معادل میزان آنچه از بین رفته یا آسیب‌دیده از محل درآمد انبارداری، در صورت عدم تکافو از سایر درآمدهای گمرکی بر اساس تبصره ماده ۴۵ پرداخت خواهد شد. (در نتیجه، متصدی مسوولیتی از این بابت ندارد).

۴. مواد ۸۱ و ۸۵ آیین‌نامه اجرایی مفاد اسناد رسمی لازم‌الاجرا.

قرارداد خصوصی، نقش و تأثیری در تدابیر اتخاذ شده از طرف مراجع اداری یا قضایی و به خصوص دولت، ندارند.

ج) جنگ

از نظر حقوق بین‌الملل، جنگ به انواع اعمال قهریه‌ای گفته می‌شود که دولتی نسبت به دولت دیگر به کار می‌گیرد تا وی را به تمکین اراده خویش وادار نماید؛ یعنی نخست باید بین دو دولت باشد و دوم طرفین به اعمال خصمانه مثل توسل به سلاح مبادرت نمایند (صمدی اهری، ص ۱۱۱، ضیایی بیگدلی، ۱۳۷۳، صص ۴۴ و ۴۵) و آنچه که در بحث ما می‌تواند مصداق داشته باشد و زمینه توسل به قوهی قاهره را فراهم آورد وجود حالت جنگی و وضعیت اضطراری است که در کشوری ایجاد شده و موجب بر هم زدن روابط اقتصادی متعارف می‌شود.

جنگ از این نظر از مصادیق قوهی قاهره تلقی می‌شود^۱ که برای طرفین قرارداد حمل، محدودیت ایجاد می‌نماید، موجب اختلال در معادله‌ها و برنامه‌های طرفین می‌شود، دستمزدها و یا قیمت‌ها دچار نوسان شدید می‌شوند، ناامنی زیاد می‌شود، امکان ضبط، مصادره و یا غارت کالا و به تبع آن وسیله نقلیه وجود دارد، جاده‌ها مسدود می‌شود، متصدیان مجبور خواهند بود که تعدادی از وسایل نقلیه خود را در این راه (شرکت در جنگ) به کار گیرند و... .

همین طور که ملاحظه می‌شود جنگ به خودی خود و هر چند که مشقاتی را به دنبال داشته باشد قوهی قاهره محسوب نخواهد شد^۲ زیرا، در اصول جنگ مانع حمل و نقل نیست بلکه اعمال جانبی ناشی از جنگ (اسماعیلی، ۱۳۷۹، ص ۹۵، امید، ۱۳۵۳، ص ۳۱۸) چون ناامنی و غارت‌ها، بمباران و تخریب‌ها و... با دارا بودن شرایط سه‌گانه، می‌تواند مثبت قوهی قاهره و معافیت متصدی از مسوولیت باشد.

۱. بند ۱ ماده ۴ قانون بیمه اجباری مسوولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل اشخاص ثالث.
۲ حکم شماره ۱۵۴۶ مورخ ۲۷/۳/۷ شعبه ۴ دیوان عالی کشور: «صرف وجود جنگ دلیل مثبت فورس مازور نخواهد بود».

د) عمل ثالث

در حقوق فرانسه قوه قاهره در دو معنا به کار می‌رود. در معنی عام شامل هر حادثه‌ای است که مستقل از اراده متعهد باشد، یعنی حادثه‌ای که خارجی (خارج از حیطه مسوولیت متعهد)، غیر قابل پیش‌بینی و غیر قابل اجتناب بوده و مانع اجرای تعهد شود که در این معنا، می‌توان تقصیر ثالث و تقصیر متعهدله را جای داد؛ اما در معنی خاص، شامل حادثه‌ای است که فقط ناشی از نیروهای طبیعی بوده و غیر قابل پیش‌بینی و اجتناب باشد؛ (صفایی، ۱۳۷۵، ص ۳۹۵) در حقوق بسیاری از کشورها فورس ماژور در معنای عام استعمال می‌شود؛ (اسماعیلی، ۱۳۸۱، ص ۲۰) حال در بیانی کوتاه، عمل ثالث را می‌توان این‌گونه تعریف کرد که «هرگاه شخص بیگانه‌ای به واسطه اعمال یا تدابیر خود مانع اجرای قرارداد شود به طوری که غیر قابل پیش‌بینی، غیر قابل اجتناب و خارج از حیطه مسوولیت متعهد باشد، حکم قوه قاهره را داشته و سبب معافیت متصدی خواهد بود». سرقت کالا تحت شرایطی همچون اعمال بیشترین مراقبت و حفاظت از طرف متصدی، می‌تواند از مصادیق عمل ثالث به حساب آید.

نتیجه‌گیری

با بررسی قوانین تجارت و کنوانسیون سی.ام.آر. در باب مسوولیت و عدم مسوولیت متصدی حمل و نقل جاده‌ای کالا بایستی اذعان داشت که با توجه به ماده‌ی ۳۸۶ قانون تجارت و بند ۱ ماده‌ی ۱۷ کنوانسیون سی.ام.آر. چنانچه کالا به مرسل‌الیه تحویل نشود خواه به صورت کلی یا جزئی، یا تحویل ناقص و معیوب کالا طبق ماده‌ی ۳۸۶ و ۳۸۷ ق.ت؛ و بند ۱ ماده ۱۷ کنوانسیون منجر به تحقق مسوولیت متصدی خواهد گردید؛ این امر در خصوص تأخیر در تسلیم کالا نیز صادق بوده به گونه‌ای که تخلف از آن طبق ماده‌ی ۳۸۷ ق.ت؛ و بند ۱ ماده ۱۷ کنوانسیون در جبران خسارت وارده مؤثر خواهد بود. لازم به ذکر است هر چند این موارد به صراحت در مواد قانون تجارت و کنوانسیون بیان شده‌اند اما موارد قانونی دیگری نیز وجود دارند که تخطی از آن اسباب مسوولیت متصدی را فراهم می‌آورد؛ از جمله ماده‌ی ۳۷۹ ق.ت. ارسال کننده موظف است نکاتی را به اطلاع متصدی برساند که تخطی از این موارد از طرف وی، با عنایت به ماده‌ی ۳۷۹ ق.ت؛ و بند ۳ ماده‌ی ۶ کنوانسیون، حتی با وجود قوه‌ی قاهره، بار مسوولیت از دوش

متصدی برداشته نمی‌شود؛ هم‌چنین در خصوص خسارت‌هایی که اشخاص تحت کنترل وی به بار می‌آورند طبق ماده‌ی ۳۸۸ ق.ت؛ و ماده‌ی ۳ کنوانسیون، متصدی پاسخگوست.

به موجب قوانین مورد اشاره، هر گاه خسارت‌های به بار آمده ناشی از فعل یا ترک فعل متصدی، خدمه و نمایندگان وی یا منتسب به او نباشد بلکه طرف دیگر قرارداد یعنی مدعی، خواه فرستنده، همان‌گونه که ماده‌ی ۳۸۶ و ۳۸۷ ق.ت؛ و بند ۲ ماده‌ی کنوانسیون مزبور اعلام می‌دارد، خواه گیرنده با عنایت به ماده‌ی ۳۸۶ ق.ت؛ و بند ۲ ماده‌ی ۱۷ کنوانسیون، مرتکب تقصیر شده و به تبع آن دچار ضرر گردند، در این خصوص و هم‌چنین زیان به بار آمده در پی تعلیم‌ها و دستورهای اشتباه آن‌ها را نمی‌توان منتسب به متصدی دانست.

لازم به ذکر است که هرکالا ساختار و ویژگی خاص به خود را دارد که در برخی شرایط دچار فساد می‌شوند که این فساد ممکن است از قبل در کالا بوده باشد یا بعداً به وجود آید که در این مورد، ماده‌ی ۳۸۶ ق.ت؛ و بند ۲ ماده‌ی ۱۷ کنوانسیون، خسارت‌های وارده را خارج از دست متصدی دانسته و اسباب معافیت وی را ایجاد خواهد نمود؛ تقصیر ارسال‌کننده یا مرسل‌آلیه، عیب ذاتی کالا، تنها دلایل معافیت نبوده و قانون‌گذار در همان ماده‌ی پیشین قانون تجارت و کنوانسیون از مورد دیگر اسباب معافیت، قوه‌ی قاهره را نام برده است؛ که در صورت تحقق قوه‌ی قاهره با شرایط خاص خود، مسوولیت از متصدی رفع خواهد شد.

(کتابنامه:

الف) کتب:

- ۱- الحسینی المراغی (۱۴۱۸ ق)، سیدمیرعبدالفتاح، **العناوین**، قم، مؤسسه النشر الاسلامی، نشر اول، ج ۲.
- ۲- السان، مصطفی، (۱۳۸۷)، **تعهد ایمنی متصدی حمل و نقل در قرارداد حمل و نقل کالاهای خطرناک**، پژوهشنامه حمل و نقل، سال پنجم، از ۲۰۷ تا ۲۲۳.
- ۳- اسماعیلی، محسن (۱۳۸۱)، **قوه قاهره**، تهران، انتشارات صداوسیما جمهوری اسلامی ایران، چاپ نخست.
- ۴- امامی، سیدحسن (۱۳۵۶)، **مسئولیت مدنی - قرارداد عدم مسوولیت**، مجله دانشکده حقوق دانشگاه شهید بهشتی، ش ۵، ۲۵۳۶.
- ۵- امید، هوشنگ (۱۳۵۳)، **حقوق دریایی**، تهران، مدرسه عالی بیمه تهران، چاپ نخست ج ۱.
- ۶- امیری قائم مقامی (۱۳۷۸)، **عبدالمجید، حقوق تعهدات**، تهران، نشر میزان، چاپ نخست.
- ۷- بازگیر، یدا،... **موازن حقوق تجارت در آراء دیوان عالی کشور**، تهران، کتابخانه گنج دانش، چاپ نخست.
- ۸- بنانی، رضا (۱۳۷۲)، **قانون امور گمرکی و آیین نامه اجرایی آن**، تهران، وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی، چاپ نخست.
- ۹- بهترین، شهریار (۱۳۶۵)، **مبدأ مرور زمان، مبنای پرداخت خسارت در حمل و نقل زمینی کالا، ماهنامه صنعت حمل و نقل**، ش ۵۲.
- ۱۰- بی نام (۱۳۶۰)، **نقش علامت گذاری درست در سیستم حمل و نقل**، ماهنامه صنعت حمل و نقل، ش ۲.
- ۱۱- پاکدامن، رضا (۱۳۷۴)، **پیش نیازهای مذاکره و تنظیم قراردادهای تجاری بین المللی**، تهران، موسسه مطالعات و پژوهش های بازرگانی، چاپ نخست.
- ۱۲- حبیبی، حسن (۱۳۴۳)، **مسئولیت متصدی حمل و نقل زمینی**، مجله کانون وکلا، ش ۸۷، تهران.
- ۱۳- حبیبی، حسن (۱۳۴۲)، **مسئولیت متصدی حمل و نقل زمینی**، کانون وکلا، ش ۸۷.
- ۱۴- خواجه زاده، امیر (۱۳۸۴)، **پایان نامه ی کارشناسی ارشد، شرط کاهش و افزایش مسوولیت متصدی حمل و نقل جاده ای در حقوق ایران و کنوانسیون سی.ام.آر**، دانشگاه مفید قم.
- ۱۵- ستوده تهرانی، حسن (۱۳۸۳)، **حقوق تجارت، با تحقیق و تعلیق محسن صفری**، تهران، نشر دادگستری، چاپ پنجم، ج ۴.
- ۱۶- صالحی راد، محمد، **دلالت خارجی بودن علت معافیت از مسوولیت**:
[/ Detail.asp?id=531,1384/5/28www.ghavanin.com/paper](http://www.ghavanin.com/paper/Detail.asp?id=531,1384/5/28)
- ۱۷- صفایی، سیدحسن (۱۳۷۵)، **مقالاتی درباره حقوق مدنی و حقوق تطبیقی**، تهران: نشر میزان، چاپ نخست.

- ۱۸- صمدی اهری، محمدهاشم (۱۳۷۳)، *مسئولیت مدنی متصدی حمل و نقل دریایی*، تهران، روزنامه رسمی کشور، چاپ نخست.
- ۱۹- ضیایی بیگدلی، محمدرضا (۱۳۷۳)، *حقوق جنگ*، تهران، انتشارات دانشگاه علامه طباطبایی، چاپ نخست.
- ۲۰- فرزندی، فیروز (۱۳۷۷)، *حمل کننده مسوول زیان ناشی از قصور صاحب کالا نیست*، نامه اتاق بازرگانی، ش ۱۲، تهران.
- ۲۱- فوزی، محمدسامی (۱۹۹۷)، *شرح القانون التجاري*، بیروت، دارمکتبه التریبه، الطبعة الاولى، ج ۱.
- ۲۲- کاتوزیان، ناصر (۱۳۷۶)، *حقوق مدنی - قواعد عمومی قراردادها*، تهران، شرکت انتشار با همکاری بهمن برنا، چاپ دوم، ج ۵.
- ۲۳- کاتوزیان، ناصر (۱۳۸۰)، *حقوق مدنی - قواعد عمومی قراردادها*، تهران، شرکت سهامی انتشار با همکاری شرکت بهمن برنا، چاپ سوم.
- ۲۴- کاتوزیان، ناصر (۱۳۷۱)، *دوره مقدماتی حقوق مدنی، اعمال حقوقی*، تهران، شرکت انتشار با همکاری شرکت بهمن برنا، چاپ دوم.
- ۲۵- کاتوزیان، ناصر (۱۳۸۰)، *حقوق مدنی - قواعد عمومی قراردادها*، تهران، شرکت سهامی انتشار با همکاری شرکت بهمن برنا، چاپ سوم، ج ۴.
- ۲۶- عزیزی، ابراهیم (۸۲/۱/۱۸)، *نگاهی به کنوانسیون بروکسل - موارد معافیت متصدی حمل و نقل*، نشریه سیاست روز.
- ۲۷- نوریخس، نصرت آ... (۱۳۶۲)، *مسئولیت متصدیان حمل و نقل در نظام حقوقی ایران*، قسمت ۴، ماهنامه صنعت حمل و نقل، ش ۱۱.
- ۲۸- نوریخس، نصرت آ... (۱۳۶۲)، *مسئولیت متصدیان حمل و نقل در نظام حقوقی ایران*، قسمت ۴، ماهنامه صنعت حمل و نقل، ش ۱۱.
1. Dobson, Paul, Charlesworths business law, London, sweet and Maxwell, sixteenth, Edition 1997.
2. Messent, Andrew and David A. Glass, C.M.R.: contracts for the international carriage of goods by road, London, third edition, Hill and Messent, 2000.
3. Freund, Otto Kahn, the law of carriage by inland transport, London, Steriens and sons, 4th. ed. 1995.

ب) آرا

۱. رأی شماره ۲۱/۴۳۸ - ۶۹/۶/۱ صادره از شعبه ۲۱ دیوان عالی کشور.
۲. رأی شماره ۲۱/۲۸ - ۷۱/۳/۱۱ صادره از شعبه ۲۱ دیوان عالی کشور.
۳. رأی شماره ۳۲ - ۷۲/۱/۲۹ صادره از شعبه دادگاه حقوق یک نوشهر.
۴. رأی شماره ۳/۱۶۳ - ۷۲/۳/۱۶ صادره از شعبه ۳ دیوان عالی کشور.
۵. رأی شماره ۱۲۷ - ۱۳۸۴/۲/۱۸ صادره از شعبه ۱ دادگاه تجدیدنظر استان تهران.
۶. رأی شماره ۵۳۴ - ۱۳۸۷/۴/۲۴ صادره از شعبه ۴۹ دادگاه تجدیدنظر استان تهران.
۷. رأی شماره ۱۱۵/۷۲ - ۱۳۷۲/۲/۲۵ صادره از شعبه ۲۲ حقوقی یک تهران.