



DOI: 10.22034/mral.2023.2000374.1456

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۲،۰۴،۱۷

تاریخ ارسال: ۱۴۰۲،۰۱،۳۰

بررسی تطبیقی مبانی مسئولیت مدنی دولت و متصدیان حمل و نقل در حقوق ایران و انگلستان

میر داود احدپور^۱

فرهاد ادربیسی^۲

مجتبی غفاری^۳

چکیده

حمل و نقل جاده‌ای از مرسوم‌ترین و قدیمی‌ترین روش‌های حمل و نقل است که به منظور جابه‌جایی مسافر، کالا یا اشیاء به کار گرفته می‌شود. با توجه به اهمیت حمل و نقل جاده‌ای در تبادل اقتصادی، مسئولیت‌هایی برای متصدیان حمل و نقل در نظر گرفته می‌شود. از سوی دیگر، سازمان‌ها و اداره‌های دولتی به عنوان متصدیان راه‌ها، در بهبود وضعیت حمل و نقل کشور نقش مهمی دارند.

موضوع این مقاله، بررسی مسئولیت مدنی متصدیان راه‌ها و متصدیان حمل و نقل است که به ترتیب، موضوع حقوق اداری و نیز حقوق تجارت است. تطبیق مقررات قانونی مسئولیت مدنی متصدیان حمل و نقل جاده‌ای و متصدیان دولت در ایران و انگلستان نشان می‌دهد که در انگلستان، مبانی مسئولیت مدنی متصدیان حمل و نقل جاده‌ای و نیز متصدیان راه‌ها انعطاف‌پذیرتر دارد و با تغییر و تحولات به‌روز شده است، اما در حقوق ایران، مبانی انعطاف‌پذیری دارند. در بحث مسئولیت مدنی دولت، استفاده از قواعد تنظیم‌گری نیز قابل توجه است.

واژگان کلیدی: مسئولیت مدنی، متصدی حمل و نقل، متصدی راه، حقوق ایران، حقوق انگلستان، حمل و نقل جاده‌ای.

۱. دانشجوی دکتری حقوق خصوصی، دانشکده علوم انسانی و ادبیات، دانشگاه آزاد اسلامی، واحد سمنان، ایران،

Mirdavoodahadpour@gmail.com

۲. دانشیار، گروه علوم قرآن و حدیث، واحد زنجان، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران، (نویسنده مسئول) Fzdrisi@yahoo.com

۳. استادیار، گروه فقه و حقوق، دانشکده علوم انسانی، دانشگاه آزاد اسلامی، واحد مهدیشهر، سمنان، ایران، dr.ghafari32@gmail.com

مقدمه

حمل و نقل، مفهومی است که بشر از ابتدای خلقت خود با آن درگیر بوده و این مفهوم از دیرباز، نقشی کلیدی در زندگی انسان‌ها بازی کرده است. با وجود فواید بسیار فناوری‌های جدید در این زمینه، این صنعت با خطرهای مالی و جانی برای انسان‌ها همراه است.^۱ در حال حاضر، انواع حمل و نقل از یکدیگر جدا شده‌اند و هر کدام نظام حقوقی مخصوص به خود دارند. حمل و نقل دریایی، جاده‌ای، ریلی و هوایی در صحنه بین‌المللی، کنوانسیون‌های خاص و در نظام‌های داخلی، قوانین مخصوص به خود دارند.^۲ یکی از مباحث مهم در حوزه حمل و نقل، مسئولیت متصدیان راه‌ها (سازمان‌ها و اداره وزارت خانه‌های دولتی) و نیز متصدیان حمل و نقل است که در این حوزه خدمات‌رسانی می‌کنند.

بهره‌وری حمل و نقل از دیدگاه دولت هم به عنوان صاحب کالا و هم به عنوان متصدی حمل قابل بررسی است. مهم‌ترین جنبه‌ای که در بررسی بهره‌وری از دیدگاه دولت باید به آن توجه کرد، این است که دولت بیش‌ترین مسئولیت را در ایجاد تسهیلات در حمل و نقل دارد. این امر با ایجاد، تعمیر و نگه‌داری تأسیسات زیربنایی حمل و نقل از جمله جاده‌ها، فرودگاه‌ها، راه‌آهن و اسکله و تدوین و وضع ضوابط و مقررات میسر می‌گردد. وزارت راه و ترابری و دیگر ارگان‌های مرتبط دولتی، مسئولیت سنگینی در این زمینه دارند. دولت با برنامه‌ریزی و تصمیم‌گیری مناسب در مورد گسترش نوع خاصی از حمل و نقل که دارای بهره‌وری بالاتر و متناسب با نیازهای کشور است و گسترش تأسیسات و تعمیر و نگه‌داری بهتر این تأسیسات، مهم‌ترین نقش را در افزایش بهره‌وری حمل و نقل ایفا خواهد کرد.^۳

بنابراین، منظور از متصدی راه‌ها، اداره‌های عهده‌دار امور راه‌هاست و در حقوق ایران، اشخاص و مراجع مختلفی، وظیفه مراقبت و نگه‌داری از راه‌ها و معابر عمومی را بر عهده دارند. بر اساس قوانین

۱. زینل همدانی، علی و همکاران، «ایمنی حمل و نقل جاده‌ای کشور: رویکرد تحلیل عاملی»، نشریه مدیریت تولید و عملیات، ۱۳۹۵، دوره هفتم، شماره ۱۳، ص ۲.

۲. جعفری، فیض‌الله، «مطالعه تطبیقی ماهیت و مبنای مسئولیت متصدیان حمل و نقل در کنوانسیون‌های بین‌المللی و حقوق ایران»، مجله پژوهش‌های حقوقی، ۱۳۸۸، شماره ۱۳، ص ۵۸.

۳. حقیقت منفرد، جلال و محمد کیانی، «شناسایی، بررسی و اولویت‌بندی عوامل تأثیرگذار بر بهره‌وری شرکت‌های حمل و نقل کالای داخلی و ارائه راهکارهای مربوط به آن»، مجله آینده‌پژوهی مدیریت، ۱۳۹۰، شماره ۱۳، ص ۱۲۳.

و مقررات موجود، وزارت راه و شهرسازی و شهرداری‌ها، محافظ راه شمرده شده‌اند و امروزه معابر عمومی تحت حفاظت و مراقبت اشخاص و نهادهای مسئول یادشده است.^۱

حقوق دانان انگلیس معتقدند: «متصدی حمل و نقل، فردی است که کالا یا مسافر یا هر دو را از مکانی به مکان دیگر، بنا بر توافق صورت‌گرفته با مسافر یا مالک کالا حمل می‌کند. افزون بر قرارداد حمل و نقل در سیستم کامن‌لا، وضعیت متصدی حمل و نقل در ایجاد حقوق و تعهدات و مسئولیت متصدی حمل و نقل تعیین‌کننده است. اگر طرف قرارداد متصدی حمل و نقل، عمومی یا خصوصی باشد، دارای حقوق و وظایف و تعهدات متمایزی است که اصول و مبانی مسئولیت متفاوتی بر آن‌ها اعمال می‌شود».^۲

بر اساس تعریف مندرج در قوانین حمل و نقل کالا و دیگر مقررات مربوط در نظام حقوقی انگلستان، متصدی حمل و نقل که ممکن است به عنوان شخص حقیقی یا در قالب شرکت یا مؤسسه حمل و نقل فعالیت کند، فردی است که در مقابل اجرت، حمل اشیا را به عهده می‌گیرد. در کنوانسیون‌های بین‌المللی، متصدی حمل و نقل دارای شرایط خاص و متفاوتی بسته به نوع حمل و نقل است. کنوانسیون‌های مرتبط با حمل و نقل هوایی، دریایی، زمینی و جاده‌ای و حمل و نقل ریلی، مسئولیت متصدی را تا حدی متفاوت از هم بیان کرده‌اند.

در حقوق انگلستان، مسئولیت مدنی، حقوق خطاهای مدنی است که علت ایجاد حق مطالبه خسارت، لطمه و ضرری است که به حقوق قانونی دیگران وارد می‌شود. در حقوق ایران، مسئولیت مدنی، تعهد قانونی شخص به جبران ضرر واردشده است که با جمع شدن شرایط تحمیل مسئولیت، بر واردکننده یا واردکنندگان ضرر تحمیل می‌شود. البته این تعریف بیش‌تر به تعریف مسئولیت مدنی در نظام حقوقی ایران نزدیک است و در حقوق انگلستان باید به این تعریف، سهل‌انگاری در مصادیق مختلف خود نیز اضافه شود.

قانون مسئولیت مدنی، اولین قانونی است که به طور خاص به این موضوع پرداخته و دولت را با شرایطی، مسئول شناخته و به طور عام به مسئولیت مدنی اشخاص خصوصی در قبال هم تصریح شده است. در ساحت حقوق عمومی، مشخصاً در ماده ۱۱ به مقوله مسئولیت مدنی دولت اشاره

۱. سلیمانی بابادی، مصطفی و محمدرضا پیرهادی، «تکالیف محافظین راه‌ها و مسئولیت مدنی ناشی از آن»، مجله تحقیقات حقوقی بین‌المللی، ۱۳۹۴، شماره ۲۹، ص ۹۷.

2. Beale, H.G., *Chitty on Contracts?*, Vol. II, 29th Ed, UK, Sweet & Maxwell, 2004, p. 543.

شده و برای نخستین بار به طور عام، مسئولیت مدنی دولت در قبال اعمال تصدّی شناسایی گردیده است. در خصوص خسارت ناشی از اعمال حاکمیت نیز بدون این که مسئولیت مدنی دولت را به صورت اطلاق نفی کند، با در نظر گرفتن شرایطی، جبران خسارت ناشی از چنین اعمالی را در حیطه صلاحیت اختیاری دولت تعریف می‌کند.^۱

از دیگر مباحث اختلافی در خصوص مسئولیت مدنی در ایران و انگلستان، مبانی نظری هر کدام برای توجیه مسئولیت مدنی متصدیان حمل و نقل جاده‌ای است. حقوق دانان با توجه به مقررات قانونی پیش‌بینی شده در هر یک از کشورهای ایران و انگلستان، رهیافت‌های متفاوتی در باب مسئولیت مدنی بیان کرده و برای توجیه مسئولیت داشتن یا نداشتن متصدیان به آن‌ها استناد جسته‌اند. بیش‌تر این اختلافات در نفوذ و اثرگذاری مبانی فقهی در نظام حقوقی ایران ریشه دارد، به طوری که مبانی فقهی، رهیافت اصلی در توجیه مسئولیت مدنی متصدیان حمل و نقل جاده‌ای در قوانین و مقررات حاکم بر مسئولیت مدنی در ایران محسوب می‌شود. این در حالی است که در نظام حقوقی انگلستان به نظریه‌های مانند تقصیر، بی‌احتیاطی، تعهد به ایمنی و مسئولیت بدون تقصیر برای توجیه مسئولیت متصدیان حمل و نقل جاده‌ای توجه می‌شود.

در گفتار اول به موضوع مسئولیت متصدیان راه‌ها با مطالعه تطبیقی، در گفتار دوم به تعریف متصدیان حمل و نقل در حقوق ایران و انگلستان و در گفتار نهایی به مبانی مسئولیت مدنی در دو نظام حقوقی می‌پردازیم. روش تحقیق در این پژوهش از نوع توصیفی و تحلیلی است و در گردآوری منابع از روش کتاب‌خانه‌ای استفاده شده است.

گفتار اول. مسئولیت مدنی دولت (متصدیان راه) در حقوق ایران و انگلستان

«وزارت راه» بعد از پیمودن مراحل پرنشیب و فراز تاریخی تأسیس و ادامه حیات در قالب اداره کل طرق و شوارع، وزارت راه و وزارت راه و ترابری، در اقدامی ناپخته، شتاب‌زده و کارشناسی‌ناشده با وزارت مسکن و شهرسازی جمع‌گردید و به وزارت راه و شهرسازی تبدیل شد. این تجمیع تنها از منظر ساخت که در ماهیت دو وزارت‌خانه راه و ترابری و مسکن و شهرسازی فرض شده بود، به وجود آمده و به شرایط

۱. مولایی، آیت و حسن لطفی، «آسیب‌شناسی تحول صلاحیت در دعاوی مسئولیت دولت در ایران»، فصل‌نامه حقوق اداری، ۱۳۹۸، سال هفتم، شماره ۲۱، ص ۲۴۶.

زمانی و جایگاه حمل و نقل در ترکیب وزارت راه و شهرسازی توجه نشده است. چون سازمان‌ها متناسب با ضرورت زمان و نیاز اقتصاد ملی به وجود می‌آیند و در حال حاضر، حمل و نقل، جایگاه بالا و والاتری نسبت به ساخت و گسترش شبکه (با وجود حداقل نیازهای زیربنایی در کشور) دارد و هر نوع نگاه داری، بهسازی و ارتقای سطح و گسترش شبکه به وجود تقاضای حمل و نقلی وابسته است، در تدوین برنامه ششم توسعه باید به این گره مدیریتی توجه شایسته صورت گیرد.

وزارت راه و شهرسازی، استخوان بندی شبکه حمل و نقل جاده‌ای کشور را تشکیل می‌دهد. می‌توان انتظار داشت که با افزایش تقاضای حمل و نقل متناسب با افزایش و رشد تولید ناخالص داخلی، بقیه راه‌های تحت حوزه استحفاظی هم رفته رفته در رده راه‌های شریانی قرار گیرند و پاسخ‌گوی نیازهای حمل و نقلی اقتصاد ملی شوند. با توجه به این موارد باید جریان مطلوب حمل و نقل جاده‌ای، نگاه داری و بهسازی راه‌های موجود که ارتقای سطح خدمت و به دنبال آن، افزایش ظرفیت حمل و نقل را به دنبال دارد، در اولویت قرار گیرد.^۱

بند اول. مسئولیت مدنی دولت (متصدیان راه) بر اساس نظریه تقصیر

نظریه تقصیر که از اصلی‌ترین نظریه‌های مربوط به مسئولیت مدنی محسوب می‌شود، در بحث مسئولیت مدنی دولت هم جزء نظریه‌های مبنایی است. بر اساس نظریه تقصیر، مسئولیت دولت زمانی تحقق می‌یابد که خطای اداری اثبات گردد و به این ترتیب، میان خطای اداره و تقصیر کارمند اداره تفکیک صورت گیرد.^۲

مستفاد از ماده ۱ ق.م.م.، تقصیر در ایران از مبنای اصلی مسئولیت مدنی تلقی می‌شود. در موضوعیت داشتن و مفروض دانستن آن سخن زیاد رانده شده است و برخی بر این اعتقادند که تقصیر، مبنای واقعی مسئولیت مدنی نیست و مرادف دانستن مفهوم «تسبیب» در حقوق ایران با «تقصیر» در حقوق غرب موجب شده است مبنای نظام مسئولیت مدنی در ایران بر تقصیر پنداشته شود، به ویژه این‌که این ماده به گسترش این پندار یاری رسانده است.^۳

۱. طلوعی، ذبیح‌الله و همکاران، بخش حمل و نقل در برنامه ششم توسعه (گزارش پژوهشی مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی)، تهران: دفتر مطالعات زیربنایی مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، شماره مسلسل: ۱۴۳۱۲، ۱۳۹۴، ص ۷.

۲. طباطبایی مؤتمنی، منوچهر، حقوق اداری، چاپ اول، تهران: سمت، ۱۳۷۳، ص ۴۰۸.

۳. جعفری تبار، حسن، «از آستین طیبیان: قولی در مسئولیت مدنی پزشکان»، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی، ۱۳۷۷، شماره ۴۱، ص ۲۴.

با توجه به واقعیت و حمایت از زیان دیدگان، تعدیل‌هایی در نظریه مسئولیت نداشتن دولت مبتنی بر ماده ۱۱ قانون مسئولیت مدنی صورت گرفته است. به همین دلیل، حکم ماده ۱۹ الحاقی قانون ایمنی راه‌ها و راه‌آهن، مصداق مسئول نیابتی و مشابه ماده ۱۲ قانون مسئولیت مدنی برای کارفرمایان مشمول قانون کار است. ماده ۱۹ الحاقی به قانون یادشده مقرر می‌دارد: «وزارت‌خانه‌های راه و ترابری و جهاد سازندگی مکلفند علایم افقی و عمودی و تجهیزات ایمنی لازم را در طول هر یک از راه‌های مربوط، مشخص و در محل‌های مورد نیاز نصب و اجرا کنند. وزارت‌خانه‌های مذکور مکلفند برای عملیات احداث و مرمت و یا نگه‌داری راه‌های مربوط، علایم ایمنی لازم را نصب نمایند و چنان‌چه بر اثر کوتاهی در به کار بردن علایم یادشده، خسارتی به اشخاص وارد شود، هر یک از وزارت‌خانه‌های یادشده حسب مورد موظف است از مطالبات پیمان‌کار یا اعتبارات جاری و عمرانی وزارت‌خانه، خسارت وارده را پرداخت نماید و چنان‌چه مأموران دولت یا پیمان‌کاران مرتکب تقصیر شده باشند، دولت خسارت پرداخت‌شده را از آن‌ها استیفا خواهند نمود»^۱.

در این ماده برای حمایت از حقوق زیان دیدگان، مسئولیت نیابتی را برای اداره راه پیش‌بینی کرده است. حتی از ماده ۱۱ قانون مسئولیت مدنی، پا را فراتر گذاشته و مسئولیت را به شرایطی گسترش داده است که پیمان‌کار در قالب قرارداد پیمان‌کاری عملیات اجرایی دارد و ضرر بزند.^۲

ممکن است تصور شود که وظیفه قانونی محافظان به نگه‌داری از راه محدود است، اما با توجه به اطلاق مسئولیت ناشی از نقص راه می‌توان گفت آن‌چه از لوازم و مقدمات این تکلیف است، اعم از طراحی و نظارت و نگه‌داری را نیز دربرمی‌گیرد؛ زیرا نقص شامل تمام این موارد است و وظایف متعدد و متنوعی که محافظان دارند، همه از مصادیق نقص در مفهوم عام محسوب می‌شود. هم‌چنین وقتی شخصی، راهی ایجاد می‌کند، اختیار و کنترل آن را بر عهده دارد و نسبت به هر امری که مربوط به راه است، محافظ تلقی می‌شود و از یک محافظ متعارف انتظار می‌رود راهی را که در اختیار دیگران قرار می‌دهد، از ایمنی لازم برخوردار باشد.

۱. فرهانی، احمد و محمد مهدی خاکی، «مبنای مسئولیت مدنی متولیان ایمنی راه در حوادث ناشی از رانندگی»، مجله آموزه‌های حقوقی گوا، ۱۳۹۹، شماره ۱۰، ص ۱۳۵.

۲. رستمی، ولی و همکاران، «مسئولیت مدنی متصدیان راه در تصادفات رانندگی»، فصل‌نامه مطالعات حقوق خصوصی، ۱۳۹۳، دوره چهل و چهارم، شماره ۳، ص ۳۷۰.

به طور خلاصه، تکالیف محافظان راه متعدد است که از جمله می‌توان به حفظ ایمنی عملیات اجرایی، تکلیف به نصب ابزارهای کنترل عبور و مرور استاندارد، نصب علائم هشداردهنده در راه‌بندها و ایستگاه‌های بازدید نیروی انتظامی و نصب حفاظ‌های مربوط به افراد پیاده اشاره کرد. آنان در حوزه بهسازی راه و محافظت و ایمنی کناره‌ها، شانه‌ها، حفاظ راه و استفاده از انواع استانداردها در مورد حفاظ و طراحی و نصب آن نیز تکلیف‌هایی بر عهده دارند. تکلیف به نصب ضربه‌گیر در محل‌های مناسب، احداث خروجی اضطراری در سرازیری‌های طولانی، تأمین فاصله دید، آشکارسازی کنار راه و ممانعت از نصب تابلوهای تبلیغاتی در آن از وظایف دیگر محافظان راه‌هاست.

برخی از حقوق دانان بر این باورند که با توجه به تبصره ۳ ماده ۱۴ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی که مقرر می‌دارد: «در صورتی که بر اساس نظر کارشناسان تصادفات، نقص راه یا وسیله نقلیه، مؤثر در علت تصادفات باشد، حسب مورد، متصدیان ذی ربط، مسئول جبران خسارات وارده بوده و با آنان برابر قانون رفتار خواهد شد»، مبنای مسئولیت دولت و شهرداری و پلیس در خصوص حوادث خودرو که ناشی از نقص راه یا نقص خودرو باشد، نظریه تقصیر است. وجود چنین نقصی، حکایت از آن دارد که نهادهای یادشده به وظایف خود عمل نکرده‌اند و عمل نکردن به وظیفه قانونی، مصداق بارز تقصیر است.^۱

در حقوق انگلستان، تقصیر، یکی از ارکان مهم مسئولیت مدنی دولت است. نهادهای عمومی نیز مانند افراد خصوصی ممکن است در قبال تقصیر، مسئول قلمداد شوند. در این صورت، فرد شاکی باید ثابت کند که خوانده، یک تعهد حمایتی را در مورد او نقض کرده و این نقض باعث آسیب و ضررهای قابل جبران شده است. تقصیر در مقابل یک تعهد حمایتی / مراقبتی به منزله یک پیش فرض در زمینه انجام وظایف اداری و دولتی در بسیاری از موارد رسیدگی باعث توسعه رده‌هایی از تقصیر شده است.

بنابراین، تقصیر و اقامه دعوی حقوقی برای زمانی است که آسیب و ضرری به واسطه فعل یا ترک فعل گروه یا فرد یا نهادی به وجود می‌آید و این که آسیب وارد شده، یک ضرر بدنی، مالی یا اقتصادی است، چندان اهمیتی ندارد. بر این اساس، دعوی تقصیر برای این که مورد تأیید قرار

۱. اورک بختیاری، حسن علی، مبنای و مسئولیت مدنی حوادث خودرو، تهران: انتشارات علمی کالج، چاپ اول، ۱۳۹۱، ص ۳۱۳.

گیرد، باید سه رکن داشته باشد:

رکن اول: خواننده در مورد مدعی، یک تعهد عرفی مربوط به مراقبت داشته باشد؛

رکن دوم: خواننده این تعهد را نقض کرده باشد؛

رکن سوم: نقض تعهد مربوط به مراقبت باعث ضرر و زیان و خسارت مدعی شده باشد.

در زمینه معیار و ملاک تقصیر در رویه قضایی انگلستان از روش‌ها و ملاک‌های مختلفی از جمله معیار رفتار یک فرد متعارف استفاده شده است، به این معنا که نامعقول بودن یک عمل از منظر اجتماعی، ملاکی برای سنجش تقصیر و میزان آن محسوب می‌شود.^۱

در قسمت اخیر ماده ۱۱ قانون مسئولیت مدنی، معافیت دولت از مسئولیت در خصوص اعمال حاکمیتی مقرر شده و مسئولیت دولت به اعمال تصدّی محدود گردیده است. تفکیک میان اعمال حاکمیتی و تصدّی، به دلیل انتقادهایی که در قرن نوزدهم به آن وارد شده، در کشورهای غربی محدود گشته است، اما در قانون مسئولیت مدنی سال خورده ایران هنوز موجود است. به نظر می‌رسد این تفکیک با قواعد و اصول فقهی کشور ما نیز مغایرت دارد و به ظاهر با تقلید و کپی برداری غیر عالمانه از حقوق غرب به نظام حقوقی ما وارد شده است. اشکال اول، مخالفت مبنایی با قواعد بنیادین فقهی و پیشینه بحث در فروع فقهی مرتبط است. در حقوق اسلام و مطابق قاعده بنیادین احترام، جایی که خسارتی به مال یا جان یا حیثیت کسی وارد گردد، اصل بر ضمان است و عموم قاعده اتلاف در این باره، مسئولیت هر تلف‌کننده‌ای را بدون تبعیض اقتضا دارد. به علاوه، استقرار پیشینه فقهی برخی از فروع مرتبط با مسئولیت دولت نشان می‌دهد مصادیق بارز و مهم رفتارهایی که امروزه به عنوان رفتار حاکمیتی شناخته می‌شوند، مشمول ضمان قرار گرفته‌اند.^۲

علاوه بر این، رویه‌های قضایی انگلستان، مسئولیت مدنی مقامات عمومی یا اداری را در برابر شکست طرح‌های عمومی و به عبارتی، اعمال حاکمیت به رسمیت نشناخته‌اند؛ چون به افراد معینی در این خصوص، زیان وارد نشده است و هدف از این اعمال نیز توسعه در زمینه‌های مختلف

۱. اکبری، افشار و همکاران، «بررسی تطبیقی مسئولیت مدنی دولت و مراجع رسیدگی‌کننده به آن در حقوق ایران و انگلستان»، پژوهش‌نامه انتقادی متون و برنامه‌های علوم انسانی، ۱۳۹۸، سال نوزدهم، شماره ۷۶، ص ۶۸.

۲. هوشمند فیروزآبادی، حسین و همکاران، «مسئولیت مدنی دولت در قبال رفتار زیان بار حاکمیتی»، مجله حکومت اسلامی، ۱۳۹۹، شماره ۹۶، ص ۱۴۵.

اجتماعی و اقتصادی است. هم‌چنین در رویه قضایی این کشور، رابطه سببیت و اثبات آن برای تحقق مسئولیت مدنی و اضطرار در مورد اعمال ناشی از اضطرار که باعث وقوع زیانی می‌شود، به عنوان یکی از عوامل رافع مسئولیت مدنی دولت به رسمیت شناخته شده است.^۱

بند دوم. مسئولیت مدنی دولت (متصدیان راه) بر اساس نظریه خطر

اساس مسئولیت دولت مبتنی بر نظریه تقصیر است، ولی در قرن نوزدهم، نظریه خطر، مسئولیت دولت را توسعه داد و امروزه در کشورهای پیشرفته برای احترام به آزادی فردی طبق نظریه یادشده، دولت را مکلف می‌کنند در بعضی موارد، از عهده خسارت بر اشخاص برآید، حتی اگر هیچ‌گونه تقصیری مرتکب نشده باشد؛ چون اگر تقصیر را مبنای مسئولیت بدانیم، بسیاری از خسارت‌ها بدون جبران باقی می‌ماند که خلاف انصاف است.^۲

جنبه اثباتی این نظریه بر این توجیه استوار است که با توجه به ناکارآمدی و لزوم نداشتن تقصیر در تحقق مسئولیت مدنی باید مبنا و ملاک دیگری را برای تحقق مسئولیت مدنی پذیرفت که پاسخ‌گویی شخص در قبال اعمال خویش است، اعم از این‌که او مرتکب تقصیر شده یا نشده باشد. بنابراین، به اعتقاد طرفداران این نظریه، برای تحقق مسئولیت مدنی، ثبوت یا اثبات تقصیر لازم نیست و صرف انجام عمل زیان‌بار موجب مسئولیت عامل می‌شود.

بر اساس این نظریه، هر گاه کسی، محیط خطرناکی ایجاد کند، چه آن کار متعارف باشد و چه نامتعارف، در برابر آن مسئولیت دارد. برای نمونه هم از آزمایش هسته‌ای دولت یا ساخت کارخانه برای کارآفرینی مثال می‌زنند. در توجیه گفته می‌شود که مصلحت‌گرایی در جوهر مسئولیت مدنی وارد شده و مفاهیم جدیدی ایجاد کرده است. برای مثال، حمل و نقل مواد آتش‌زا در جاده‌ها کار خطرناکی است، ولی چون فواید آن بیش‌تر از ضرر آن است، تقصیر نیست و باید تحمل شود. هم‌چنین اگرچه ضرر به کسانی وارد می‌شود، به دیگران هم سودی می‌رسد. در پاسخ می‌توان استدلال کرد که در پرتو رشد فعالیت‌های اقتصادی دولت و اداره کردن کارخانه‌ها به وسیله دولت، نظریه مصونیت دولت دیگر قابل دفاع نیست.^۳

۱. غمامی، مجید، مسئولیت مدنی دولت در قبال اعمال کارکنان، تهران: دادگستر، ۱۳۷۶، ص ۱۱۸.

۲. طباطبایی مؤتمنی، پیشین، ص ۴۱۴.

۳. ریاحی، نوربخش، «مبانی نظری مصونیت و مسئولیت مدنی دولت»، مجله حقوق اسلامی، ۱۳۹۷، سال پانزدهم، شماره ۵۸.

تبصره ۳ ماده ۱۴ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مقرر می‌دارد: «در صورتی که بر اساس نظر کارشناسان تصادفات، نقص راه یا وسیله نقلیه، مؤثر در علت تصادفات باشد، حسب مورد متصدیان ذی‌ربط، مسئول جبران خسارات وارده بوده و با آنان برابر قانون رفتار خواهد شد.» در این تبصره، نقص راه به طور مطلق به کار رفته و نقص به هر میزانی که در علت تصادفات، مؤثر باشد، موجب مسئولیت متصدی راه است. در عبارت‌های به کار رفته در این تبصره، نکاتی محل تأمل است. اگر نقص راه را مطلق نقص عرفی بدانیم، هر نقصی موجب مسئولیت متصدی راه است. هم‌چنین اگر مؤثر بودن به هر میزانی را موجب مسئولیت بدانیم، سؤال این است که میزان مسئولیت متصدی، جبران صد در صد خسارت است یا به میزانی است که نقص راه، مؤثر در علت وقوع حادثه باشد. اگر خسارات ناشی از عوامل متعددی بدانیم که مجموع آن عوامل تامه خسارت باشد و نقص راه نیز به عنوان جزئی از علت مؤثر در خسارات باشد، در این حالت، مسئولیت متصدی راه به میزان تأثیر خواهد بود. در نتیجه، لازمه چنین تفسیری از این تبصره آن است که کارشناس رسمی راه و تصادفات، میزان و درصد تأثیر نقص راه را معین و به عبارت دیگر، درصد تأثیر را بیان کند تا به میزان همان درصد، به جبران خسارت متصدی راه حکم صادر شود.

نظریه خطر در حقوق انگلستان بر مبنای حق امنیت شخصی استوار است. هر چه جامعه توسعه می‌یابد، دامنه حمایت از ایمنی شخصی افزون‌تر می‌شود. تا پیش از قرن اخیر، توجه کمی به خسارات وارد شده به افراد می‌شد، اما بر مبنای نظریه خطر، ایجاد محیط و فضای خطرناک توسط دولت، موجب مسئولیت مدنی اوست.^۱ بنابراین، ایجاد خطر در مسیر راه‌ها و خیابان‌ها از جمله مواردی است که موجبات مسئولیت مدنی دولت را فراهم می‌کند.

بند سوم. مسئولیت مدنی دولت (متصدی راه‌ها) بر اساس نظریه تعهد ایمنی

این مبنا از جدیدترین نظریه‌ها در برقراری مسئولیت مدنی است که نخستین بار در حقوق فرانسه مطرح شد. «پس از ظهور این نظریه، نظام‌های حقوقی دیگر نظیر آلمان و انگلستان نیز پذیرای این نظریه شدند. حتی برخی حقوق دانان، پذیرش این نظر در نظام حقوقی ایران را نیز با توجه به

۱. داراب‌پور، مهرب، «اصول کلی مسئولیت مدنی در سیستم حقوقی انگلستان»، دیدگاه‌های حقوق قضایی، ۱۳۸۷، شماره ۴۴ و ۴۵، ص ۷۲.

قوانین و مقررات مختلف امکان پذیر دانسته‌اند.^۱ منظور از تعهد ایمنی نیز تعهدی حقوقی مبتنی بر تعهد طبیعی احترام و نفی آسیب‌رسانی به تمامیت جسمانی انسانی دیگر است.^۲ متعهد تعهد می‌کند که نظارت و کنترل واقعی بر همه وقایع و اوضاع و احوال داشته باشد تا متعهد له یا شخص ثالث هیچ‌گونه آسیب و ضرر و زبانی متحمل نشود.^۳

رد پای این نظریه را در برخی قوانین ایران در مورد متصدیان راه می‌توان مشاهده کرد. از جمله مواد قانونی که وظایف وزارت راه و شهرسازی و شهرداری را مکلف به این وظایف کرده است، عبارتند از:

۱. ماده ۷ «قانون تغییر نام وزارت راه به وزارت راه و ترابری و تجدید تشکیلات و تعیین وظایف آن»، مصوب ۱۳۵۳/۴/۱۶ که وظایف این وزارت‌خانه را بیان کرده است. از جمله وظایف آن در بند ۲ این ماده، «احداث، توسعه، بهره‌برداری و نگاه‌داری راه‌ها، راه‌آهن و بنادر» است.

۲. ماده ۵۵ قانون شهرداری، مصوب ۱۳۳۴/۴/۱۱ که وظایف شهرداری را بیان می‌کند، در بند ۱ و تبصره ۱ بند ۲ و ۱۴ و ۲۶ از وظایف این نهاد در مورد راه سخن می‌گوید.

بند ۱: «ایجاد خیابان‌ها و کوچه‌ها و میدان‌ها و باغ‌های عمومی و مجاری آب و توسعه معابر در حدود قوانین موضوعه».

تبصره ۱ بند ۲: «سدّ معابر عمومی و اشغال پیاده‌روها و استفاده غیر مجاز آن‌ها و میدان‌ها و پارک‌ها و باغ‌های عمومی برای کسب و یا هر عنوان دیگری ممنوع است و شهرداری مکلف است از آن، جلوگیری و در رفع موانع موجود و آزاد نمودن معابر و اماکن مذکور فوق به وسیله مأمورین خود رأساً اقدام کند».

بند ۱۴: «اتخاذ تدابیر لازم و مؤثر برای حفظ شهر از خطر سیل و حریق و هم‌چنین رفع خطر از بناها و دیوارهای شکسته و خطرناک واقع در معابر عمومی و کوچه‌ها و اماکن عمومی و دالان‌های عمومی و خصوصی و پر کردن و پوشاندن چاه‌ها و چاله‌های واقع در معابر و جلوگیری از گذاشتن

۱. ثقفی، مریم و همکاران، «ماهیت تعهد ایمنی و کاربرد آن در مسئولیت مدنی پزشک در حقوق ایران و فرانسه»، پژوهش‌های حقوق تطبیقی، ۱۳۹۶، سال بیست و یکم، شماره ۳، ص ۲.

2. Faivre, Yvonne Lambert, *Fondement et Régime de L'obligation de Sécurité*, Recueil Dalloz, 1994, p. 81.

3. Defferrard, Fabrice, *Une Analyse de L'obligation de Sécurité L'épreuve de la cause Étrangère*, Recueil Dalloz, 1999, p. 364.

هرگونه اشیا در بالکن‌ها و ایوان‌های مشرف و مجاور به معابر عمومی که افتادن آن‌ها موجب خطر برای عابرین است و جلوگیری از ناودان‌ها و دودکش‌های ساختمان‌ها که باعث زحمت و خسارت ساکنین شهرها باشد».

یکی از پرسش‌های قابل طرح این است که آیا تکلیف قانونی محافظان به نگره‌داری از راه محدود است یا شامل ایمنی راه مثل علایم هشدارها و تابلوها نیز می‌شود؟ ممکن است تصور شود که وظیفه قانونی محافظان به نگره‌داری از راه محدود است، اما با توجه به اطلاق مسئولیت ناشی از نقص راه می‌توان گفت آن چه از لوازم و مقدمات این تکلیف است، اعم از طراحی و نظارت و نگره‌داری را نیز دربرمی‌گیرد. نقص شامل تمام این موارد است و وظایف متعدد و متنوعی که محافظان دارند، همه از مصادیق نقص در مفهوم عام محسوب می‌شود. هم‌چنین وقتی شخصی، راهی را ایجاد می‌کند، اختیار و کنترل آن را بر عهده دارد و نسبت به هر امری که مربوط به راه است، محافظ تلقی می‌شود و از یک محافظ متعارف انتظار می‌رود راهی را که در اختیار دیگران قرار می‌دهد، از ایمنی لازم برخوردار باشد. وظیفه مراقبت با تمام شرایط مراقبت در نظر گرفته می‌شود و فرض عابر که به طور معقول و با اجازه محافظ یا دارنده از آن استفاده می‌کند، این است که مسیر ایمن است و در طول راه به خطر نمی‌افتد. محافظ علاوه بر این که وظیفه ایمنی راه را بر عهده دارد، ملزم به رفع نقاط حادثه‌خیز است؛ زیرا کسی که دارنده شیء است، باید خطرهایی را رفع کند که استفاده‌کنندگان را تهدید می‌کند و این امر نیز می‌تواند نوعی ایمن‌سازی تلقی شود.^۱

گفتار دوم. ضرورت تنظیم‌گری دولت در حمل و نقل

تنظیم‌گری صرفاً یکی از کارکردهای نظام حکمرانی به شمار می‌رود و در کنار کارکردهای مهم دیگری چون سیاست‌گذاری قرار دارد. می‌توان ادعا کرد که در سال‌های اخیر، نظام حکمرانی بیش‌ترین توسعه خود را در ابعاد اجرایی و پژوهشی از منظر تنظیم‌گری داشته است. مسائل مهمی چون ناکارآمدی ابزارهای سنتی قانونی در اعمال حکمرانی، توجه حکومت‌ها به سازوکارهای اجرایی‌سازی سیاست‌های کلان، ناکارآمدی‌های بازار که به طور خاص در سال‌های پس از بحران ۲۰۰۸ مورد توجه قرار گرفت و ناکامی بازار آزاد در تحقق منافع عمومی در بخش‌های مختلف اقتصادی و اجتماعی،

۱. سلیمانی بابادی و پیرهادی، پیشین، ص ۹۷.

تنظیم‌گری را به یکی از موضوعات دارای اولویت در حوزه حکمرانی بدل کرده است. این موضوعات نه تنها به مسئله تنظیم‌گری در حوزه‌های مختلف علوم اجتماعی توجه نشان داده‌اند، بلکه در حوزه‌های تخصصی خارج از حوزه مطالعات اجتماعی از جمله حمل و نقل و دیگر حوزه‌های سیاست‌گذاری بخشی نیز تقاضای جدی برای حکمرانی کارآتر، عادلانه‌تر و همراه با مشارکت گسترده‌تر در سطوح بخشی و ملی به نوعی تقاضا برای تنظیم‌گری بهتر را ایجاد کرده است.

از منظر حوزه تحت تنظیم‌گری می‌توان تنظیم‌گران را به دو دسته بخشی و کارکردی تقسیم کرد. تنظیم‌گران بخشی، تمرکز خود را به بخش خاصی محدود می‌کنند و فقط به نظارت بر همان بخش می‌پردازند. در هر کدام از بخش‌های انگلستان و نیز دیگر کشورهای بریتانیای کبیر، تنظیم‌گران متعددی فعال هستند. در یک طبقه‌بندی کلی می‌توان از اصلی‌ترین بخش‌های زیر مدیریت تنظیم‌گران به بخش‌های حمل و نقل، آب، انرژی، رسانه، سلامت، خیریه، آموزش، محیط زیست و حقوق اشاره کرد. برخلاف تنظیم‌گران بخشی، تصمیمات تنظیم‌گران کارکردی به یک بخش خاص محدود نمی‌شود. افزایش سطح رقابت در سراسر بخش‌ها، تنظیم مقررات اثرگذار بر تمامی حوزه‌ها و تسهیل خدمات ارائه شده به همه مصرف‌کنندگان، از جمله وظیفه‌های اساسی تنظیم‌گران کارکردی است.^۱

بند اول. مدیریت منابع

نگاه جامع و هم‌پیوند به حمل و نقل ایجاب می‌کند تا منابع در اختیار بخش در قالب یک مدیریت جامع مدیریت گردد. در حال حاضر، منابع لازم برای احداث، بهسازی و نگهداری انواع راه‌ها، خطوط آهن کشور و نیز احداث و نگهداری بنادر صیادی از محل بودجه عمومی دولت و برنامه‌های توسعه، بهسازی و نگهداری در زیربخش‌های دریایی، هوایی و حمل و نقل جاده‌ای از محل درآمد سازمان‌های یادشده تأمین می‌شود. واریز مستقیم درآمد این سازمان‌ها به حساب آن‌ها نزد خزانه‌داری کل و مصرف آن توسط همان سازمان‌ها، زمانی توجیه داشت، ولی امروزه برخورداری زیربخش‌های حمل و نقل از منابع مالی دوگانه موجب نارسایی در مدیریت هر یک از زیربخش‌های حمل و نقل شده است، به طوری که استفاده‌کنندگان از درآمدها با دست و دل بازی مواجهند.

۱. امامیان، سید محمدصادق و همکاران، نظام ملی تنظیم‌گری، تهران: مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، دفتر مطالعات اقتصاد بخش عمومی، شماره مسلسل: ۱۵۹۴۰، ۱۳۹۷، ص ۴۲.

ضمن این‌که اصولاً درآمد سازمان‌ها و دستگاه‌های دولتی، درآمد دولت و هزینه‌های دستگاه‌های دولتی نیز هزینه دولت محسوب می‌شوند که تکلیف این دستگاه‌ها هم در قالب بودجه عمومی دولت تعیین می‌شود. وجود روش‌های مختلف در تأمین هزینه‌ها عملاً شفافیت مالی را در این دستگاه‌ها از بین برده و به تفاوت‌ها در دستگاه‌ها و سازمان‌ها دامن زده است. اشراف و جامعیت بخش بر فعالیت‌ها و مصرف منابع طلب می‌کند که همه منابع بخش حمل و نقل در قالب مدیریت جامع واحد هزینه گردد و از جزیره‌ای عمل کردن سازمان‌ها برای وصول درآمد و هزینه کردن آن جلوگیری شود.^۱

بند دوم. لزوم حکمرانی خوب

هم اکنون مقام سیاست‌گذار در بخش حمل و نقل کشور از یک سو و سیاست‌گذاران زیربخش‌های حمل و نقل، همگی در سطح معاون وزیر راه و شهرسازی هستند، در حالی که حکمرانی مؤثر ایجاب می‌کند ضمن واگذاری همه تصدی‌های دولتی موجود در بخش حمل و نقل به بخش خصوصی، سازمان‌های زیربخشی حمل و نقل کوچک‌سازی شوند و در سلسله مراتب اداری تحت مدیریت و راهبری مقام سیاست‌گذار و هماهنگ‌کننده شیوه‌های حمل و نقل سازمان‌دهی گردند.

در حال حاضر، یکی از مشکلات بخش حمل و نقل، تصدی‌گری دولت در این حوزه و ناهماهنگی در وظایف حاکمیتی است. به طور خاص، ناهماهنگی در بخش‌های حاکمیت شیوه‌های مختلف حمل و نقل موجب شده است شاهد مدیریت جزیره‌ای در زیربخش‌ها و سازمان‌های تابعه وزارت راه و شهرسازی و دیگر نهادهای مسئول در این حوزه باشیم. اصلاح ساختار حاکمیت باید امکان رشد بیش‌تر و مشارکت بخش خصوصی را فراهم کند و از سوی دیگر، حاکمیتی یک پارچه و کارآ پدید آورد. با توجه به تعدد مراجع تصمیم‌گیری در این حوزه، نقش شورا‌های عالی تصمیم‌گیری در این زمینه باید تقویت و ساختار سازمانی متناسب با این نیازها طراحی شود. هم‌چنین در ساختار جدید باید نقش سیاست‌گذاری، تنظیم‌گری و بنگاه‌داری در شیوه‌های مختلف حمل و نقل تفکیک گردد تا نقش حاکمیتی دولت به شکلی مطلوب انجام شود.

۱. راهبرد مجلس دهم (بخش حمل و نقل)، تهران: معاونت پژوهش‌های زیربنایی و امور تولیدی، دفتر مطالعات زیربنایی مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، ۱۳۹۵، ص ۳.

مجموعه اقداماتی که برای چالش‌های این حوزه می‌توان پیشنهاد کرد، به این شرح است:

۱. تفکیک وظایف سیاست‌گذاری، تصدّی‌گری و تنظیم‌گری در مجموعه وزارت راه و شهرسازی؛

۲. ایجاد نهاد مستقل تنظیم‌گری در شقوق مختلف حمل و نقل؛

۳. انتزاع بخش راه از وزارت راه و شهرسازی و ایجاد وزارت خانه حمل و نقل.^۱

باور عمومی این است که تنظیم‌گری پس از خصوصی‌سازی شرکت‌های خدمات همگانی و برای نظارت بر این شرکت‌ها آغاز شده است. با این حال، گفتمان و اجرای تنظیم‌گری سابقه بسیار طولانی‌تری دارد. اجرای تنظیم‌گری در انگلستان حداقل به دوران تئودور و استیوارت برمی‌گردد. با ظهور نهادهای تخصصی تنظیم مقررات و مجموعه اقدامات مربوط به بهداشت عمومی و شرایط اشتغال، قرن نوزدهم، شاهد شکوفایی حوزه تنظیم‌گری بود. پیشرفت در زمینه تأمین خدمات ریلی، آب، گاز و برق، زمینه‌ساز اعمال کنترل روی قیمت، ایمنی و کیفیت خدمات شد. کاربرد تنظیم‌گری در حوزه‌های دیگر نیز گسترده بود و دامنه آن هر روز وسیع‌تر می‌شد. برای مثال، برای تنظیم مقررات اولیه راه‌آهن از قوانین کنترل بزرگراه‌ها استفاده شد. در طول قرن بیستم و از دهه ۱۹۳۰ به بعد، تنظیم‌گری به طور مستمر رشد کرد. در دهه ۱۹۳۰، صدور مجوز عبور کالاها و مسافران از جاده‌ها آغاز شد و هیئت‌های بازاریابی با وظایف عملیاتی و تنظیم مقررات در صنعت ماهی‌گیری آغاز به کار کردند. حتی ملی‌سازی صنایع مادر نظیر راه‌آهن نیز در چارچوب مسائل تنظیم‌گری انجام شد.

گفتار سوم. حمل و نقل جاده‌ای و متصدّیان آن در حقوق ایران و انگلستان

در حقوق انگلستان، متصدّیان حمل و نقل جاده‌ای به دو دسته متصدّیان حمل و نقل جاده‌ای عمومی و متصدّیان حمل و نقل جاده‌ای خصوصی تقسیم‌بندی شده‌اند، اما چنین تفکیکی در نظام حقوقی ایران شناسایی نشده است. در حقوق انگلستان در تعریف متصدّی عمومی گفته شده است: «متصدّی حمل و نقل عمومی از نظر تاریخی دارای یک موقعیت ویژه در سیستم کامن‌لاست. متصدّی حمل و نقل عمومی به عنوان فردی شناخته می‌شود که دارای جا و محل فیزیکی بوده، به عموم مردم اعلام می‌نماید

۱. فیاضی، محمدتقی، حمل و نقل زمینی در حوزه بار: چالش‌ها و راهکارها، تهران: مرکز پژوهش‌های اتاق ایران و کمیسیون

حمل و نقل، ۱۴۰۱، ص ۱۰.

که اگر تمایل به استخدام او داشته باشند، در برابر مزدی معین، بدون تبعیض، آن‌ها را به عنوان مسافر یا کالای آن‌ها را حمل می‌نماید. بنابراین، متصدی حمل و نقل عمومی انتخاب می‌کند که در چه زمان و مکانی به عنوان یک متصدی حمل و نقل عمومی در جامعه شناخته شود. متصدی حمل و نقل عمومی در سیستم کامن‌لاز نظر سنتی دارای مسئولیت مشخص و متمایز است. با این وجود، محدوده وظیفه مراقبت متصدی حمل و نقل عمومی در کشورهای پیرو سیستم کامن‌لا، همانند انگلیس و ایالات متحده آمریکا با یکدیگر متفاوت بود و تا حدودی از سیستم سنتی فاصله گرفته‌اند.^۱

در مورد تعریف متصدی حمل و نقل خصوصی نیز در حقوق انگلستان چنین آمده است: «هر متصدی حمل و نقلی که متصدی حمل و نقل عمومی نباشد، به عنوان متصدی حمل و نقل خصوصی شناخته می‌شود. متصدی حمل و نقل خصوصی، فردی است که خود را متعهد به حمل یک مورد خاص کند و خود را مانند متصدی حمل و نقل عمومی به عنوان فردی که آماده انجام دادن حمل و نقل عمومی و ارائه خدمات است، معرفی نمی‌کند. او مسئولیتی مشابه با امین دارد؛ یعنی احتیاط‌ها و مراقبت‌های متعارف را باید رعایت کند. در حقیقت، متصدی حمل و نقل خصوصی در صورتی مسئول است که خسارت را به عمد یا بر اثر سهل‌انگاری ایجاد کرده باشد. متصدی حمل و نقل خصوصی، تعهدی برای پذیرفتن کالا برای حمل ندارد، ولی زمانی که کالا را برای حمل پذیرفت، تعهداتش از طریق قرارداد یا امانت که حاکم بر حمل و نقل است، تنظیم و مقرر می‌شود. وظیفه او، مراقبت‌های متعارف است، به طریقی که اگر کالاها گم شد یا خسارت دید، او می‌تواند خود را با اثبات این‌که او یا کارکنانش، مراقبت‌های متعارف را انجام داده‌اند، از مسئولیت معاف کند. متصدی حمل و نقل خصوصی به طور معمول بر اساس شرایط مندرج در قرارداد با توجه به قوانین مدون لازم‌الاجرای موجود، حمل و نقل را انجام می‌دهد.»^۲

علاوه بر تفاوت در مفهوم بین متصدی حمل و نقل عمومی با متصدی حمل و نقل خصوصی، در مسئولیت مدنی نیز بین مسئولیت متصدی حمل و نقل عمومی و مسئولیت متصدی خصوصی در نظام حقوقی انگلستان تفاوت وجود دارد. در این خصوص گفته شده است: «تعهد متصدیان حمل و نقل عمومی در سالم رساندن کالا و مسافر، تعهد به نتیجه و متصدی حمل و نقل در عین حال،

1. Beale, op.cit., p. 544.

2. At'al., p.551.

ضامن تمام خطرات احتمالی است، ولی تعهد متصدیان حمل و نقل خصوصی، تعهد به وسیله است و تنها مسئول زیان‌های ناشی از تقصیر خود هستند و در این صورت، چنان چه متصدی بر عهده بگیرد که کامیون یا راننده‌ای در اختیار صاحب کالا قرار دهد... تلف و نقص کالا و حوادثی که در جریان حمل کالا اتفاق می‌افتد، ارتباطی به متصدی ندارد و جبران خسارت بر عهده طرف دیگر خواهد بود و متصدی در صورتی مسئول شناخته می‌شود که وسیله را در اختیار صاحب کالا نگذارند و یا وسیله نقلیه ناقصی را در اختیار او قرار داده و زیان وارده به کالا نتیجه همین نقص بوده است.^۱

در نظام حقوقی ایران بدون تفکیک مسئولیت مدنی متصدی عمومی از مسئولیت مدنی متصدی خصوصی، با توسل به نظریه‌های مختلف نظیر اماره واقعی مسئولیت، اماره تقصیر، قاعده موضوعی، وضعیت حقوقی خاص و تقصیر قراردادی که هر کدام با استناد به برخی از مواد قوانین تجارت، مدنی و مسئولیت مدنی بیان شده‌اند، به تبیین مسئولیت متصدیان پرداخته شده است.

گفتار چهارم. مبانی مسئولیت متصدیان حمل و نقل جاده‌ای

منظور از مبانی، چرایی یک موضوع و توجیه آن است که در مسئولیت مدنی، منظور از آن‌ها، چرایی برقراری مسئولیت مدنی و چرایی جبران خسارات وارده است. در نظام حقوقی ایران، قواعد و مقررات قانونی (به ویژه قوانین ماهوی)، آمیزه‌ای از فقه اسلامی و قوانین اقتباس شده از حقوق اروپایی است. به همین دلیل، مبانی به دو دسته مبانی فقهی و مبانی حقوقی تقسیم‌بندی می‌شوند و در بررسی موضوعات مورد توجه قرار می‌گیرند. منظور از مبانی فقهی، آن مبانی است که فقهای اسلام به طور عام و فقهای امامیه به طور خاص درباره موضوعی خاص بیان کرده‌اند. در مورد مسئولیت مدنی نیز نظرها و قواعد متعدد فقهی بیان شده است که اثر آن را می‌توان در متون فقهی به جای مانده از آن‌ها شاهد بود. از بین این نظریه‌ها و قواعد فقهی، از قاعده لاضرر، قاعده تسبیب، قاعده ائتلاف و قاعده ضمان ید، بیش‌تر از دیگر قواعد و مبانی می‌توان در توجیه مسئولیت مدنی متصدیان حمل و نقل بهره برد.

مبانی حقوقی نیز آن مبانی هستند که حقوق دانان در نظام‌های مختلف حقوقی درباره موضوع خاص بیان کرده‌اند. نگاهی به قوانین و مقررات حاکم بر مسئولیت مدنی به طور کلی و مسئولیت

۱. کاتوزیان، ناصر، الزام‌های خارج از قرارداد (مسئولیت مدنی، قواعد عمومی) (جلد اول)، چاپ دوازدهم، تهران: دانشگاه

تهران، ۱۳۹۲، صص ۴۲۹-۴۳۰.

متصدیان حمل و نقل جاده‌ای به طور خاص نشان می‌دهد که در نظام‌های حقوقی ایران و انگلستان، از زمان‌های قدیم به دو نظریه تقصیر و خطر در توجیه مسئولیت مدنی استناد شده است. امروزه علاوه بر این دو نظریه، به نظریه‌های دیگری نیز هنگام تصویب قوانین و مقررات داخلی و بین‌المللی استناد می‌شود که منجر به تحولات عظیمی در حوزه‌های مختلف به ویژه در حوزه حمل و نقل با توجه به مقررات تصویب شده بین‌المللی گردیده است.

بند اول. مسئولیت مدنی بر مبنای تقصیر

در گذشته، صرف فعل زیان بار کافی بود تا فاعل آن را متعهد به جبران خسارت کند، به صورتی که بررسی انگیزه‌های درونی فاعل فعل زیان بار ضرورتی نداشت. در زمینه حمل و نقل نیز به صرف ورود ضرر به محموله تجاری یا تأخیر در تحویل آن، متصدی حمل مسئولیت می‌یافت. به مرور زمان، این اندیشه قوت گرفت که صرف ورود خسارت نمی‌تواند محمولی برای مطالبه خسارت باشد. در واقع، شخص باید مرتکب عملی شده باشد که از نظر اخلاقی بتوان آن را سرزنش کرد. فعل زیان بار باید با تقصیر نیز همراه باشد. به این ترتیب، نظریه تقصیر، مبنای سنتی مسئولیت قلمداد شد. در حقوق مدنی، «تقصیر» عبارت است از ترک عملی که شخص ملزم به انجام آن است یا ارتکاب عملی که از انجام دادن آن منع شده است. قسمت نخست را تفریط و قسمت دوم را تعدی می‌نامند.^۱ پس از منظر حقوق مدنی، تقصیر اعم از تعدی و تفریط است.^۲

بر خلاف نظام حقوقی ایران که تقصیر در معانی متعددی به کار رفته، در حقوق انگلستان در معنای محدود بی‌احتیاطی آمده است. از زمان تصویب قانون اصلاحات حقوقی انگلستان (۱۹۴۵)،^۳ تقصیر در معنای بی‌احتیاطی به کار رفته است و تا امروز هم در این کشور اصولاً از واژه «تقصیر»، مفهوم بی‌احتیاطی را درمی‌یابند و عموماً آن را در حقوق مسئولیت مدنی به کار می‌گیرند. در انگلستان هر

۱. جعفری لنگرودی، محمدجعفر، *ترمیم‌نویزی حقوق*، چاپ نوزدهم، تهران: کتاب‌خانه گنج دانش، ۱۳۸۶، ص ۱۷۵.

۲. به موجب ماده ۹۵۳ قانون مدنی: «تقصیر اعم است از تعدی و تفریط». تعدی نیز «تجاوز نمودن از حدود اذن یا متعارف است نسبت به مال یا حق دیگری». (ماده ۹۵۱ ق.م). تفریط عبارت است از: «ترک عملی که به موجب قرارداد یا متعارف برای حفظ مال غیر لازم است». (ماده ۹۵۲ ق.م) با توجه به این دو ماده می‌توان گفت که تقصیر عبارت است از انجام عملی که شخص نمی‌بایست مرتکب شود یا ترک عملی که شخص می‌بایست انجام دهد.

3. Law Reform (contributory Negligence) Act 1945

گاه سخن از مسئولیت‌های مبتنی بر تقصیر به میان می‌آید، مقصود همان مسئولیت‌های ناشی از بی‌احتیاطی است و مسئولیت‌های ناشی از عمد را دربر نمی‌گیرد.

نظریه تقصیر، نخستین مبنای سنتی مسئولیت مدنی است که در مورد مسئولیت متصدی حمل و نقل نیز به آن استناد شده است. در حقوق ایران به موجب ماده ۵۱۶ قانون مدنی، نظریه تقصیر، مبنای مسئولیت متصدی است. البته باید توجه داشت که حکم این ماده صرفاً در خصوص تلف یا مفقود شدن یا آسیب دیدگی کالا جریان دارد. در مورد خسارت ناشی از تأخیر، ماده ۵۱۶ کاربرد ندارد و باید به قواعد عمومی از جمله مواد ۲۲۶ تا ۲۳۰ قانون مدنی استناد شود. برای مثال، اگر بر متصدی حمل شرط شده باشد که کالا را تا اولین روز دی تحویل دهد و متصدی آن را در تاریخ پانزدهم دی تحویل دهد، با توجه به این‌که کالا تلف یا مفقود نشده است، نمی‌توان به ماده ۵۱۶ استناد کرد، بلکه باید به ماده ۲۲۶ رجوع کرد.

در حقوق انگلستان، غفلت و بی‌احتیاطی، اساس مسئولیت مبتنی بر تقصیر در نظر گرفته شده است. در دعوی جبران خسارت بر اساس بی‌احتیاطی (تقصیر) ابتدا باید ثابت شود خوانده، تعهدی نسبت به خواهان داشته که فرد مقصر در خصوص لزوم اعمال مراقبت منطقی، این تکلیف را نقض کرده است. در این راستا، قاعده‌ای به وجود آمد با عنوان اصل مجاورتی که زمانی اعمال می‌شد که یک تعهد به مراقبت وجود داشته باشد، به این معنا که اشخاص باید مراقبت منطقی اعمال کنند تا بدین وسیله از فعل یا ترک فعلی جلوگیری کنند که به طور منطقی پیش‌بینی می‌کنند به دیگران آسیب می‌رساند. درباره این‌که چه کسی مجاور به حساب می‌آید، باید گفت اشخاصی هستند که آن قدر نزدیک و مستقیمند که آنان را به عنوان افرادی در ذهن داشته باشیم که تحت تأثیر من قرار می‌گیرند و ملزم به اعمال مراقبت منطقی نسبت به آن‌ها باشیم. در این قاعده، ارتباط کافی و توالی عرفی میان طرفین رابطه ضروری است. منظور نیز روابط نزدیک و بی‌واسطه‌ای است که در آن‌ها، شخص از عمل متضمن تقصیر متأثر می‌شود. در هر قضیه‌ای، قابلیت پیش‌بینی، توالی و منطقی بودن شرط لازم برای احراز تکلیف به مراقبت است. در نتیجه، در نظام کامن‌لا، مسئولیت ممکن است مبتنی بر قصد و عمد، غفلت و بی‌احتیاطی یا مسئولیت مطلق باشد. در این سه نوع مسئولیت، مسئولیت ناشی از قصد و عمد و بی‌احتیاطی مبتنی بر تقصیر است.^۱

۱. امینی، عیسی و سمیرا محمدی نژاد، «نقش تقصیر در مسئولیت مدنی و مقایسه آن با حقوق کامن‌لا»، مجله تحقیقات

حقوقی تطبیقی ایران و بین‌الملل، ۱۳۹۱، شماره ۱۸، صص ۹-۱۰.

مانند دیگر موارد در حمل و نقل جاده‌ای نیز تقصیر صرفاً محدود به متصدی حمل و نقل نیست و جنبه‌های دیگری هم دارد که تقصیر زیان دیده، تقصیر شخص ثالث و تقصیر مشترک از دیگر موارد آن محسوب می‌شود. در دفاع بر اساس تقصیر مشترک که اگر متصدی حمل و نقل بتواند ثابت کند خواهان هم در ایجاد ضرر تقصیر داشته است، مطابق این اصل که هر کسی مراقب انجام وظایف روزانه‌اش به طور طبیعی است، او را نمی‌توان برای ضررهای ایجادشده، مسئول شناخت. اگر رفتار نامعقول خواهان، احتمال ایجاد ضرر را افزایش داده است، متصدی نباید مسئول شناخته شود.

در حقوق انگلستان طبق قاعده معروف «Contributory Negligence» زیان دیده‌ای که تقصیر او در ایجاد ضرر دخالت داشت، حق درخواست خسارت نداشت. ناعادلانه بودن این رویه باعث شد که قاعده‌ای با عنوان آخرین فرصت ابداع کنند که در حقوق انگلیس، «(opportunity Last)» و در امریکا، «clear chance» نامیده می‌شد. بر مبنای این قاعده، کسی که آخرین راه برای اجتناب از وقوع حادثه را داشته است، ولی بر اثر تقصیر، آن را از دست می‌دهد، مسئول وقوع حادثه شناخته می‌شود.

پس از آن، قانون تقصیر مشترک (۱۹۴۵) در انگلیس به تصویب رسید و این اختیار به دادگاه داده شد که با توجه به میزان مشارکت زیان دیده در ایجاد ضرر، راه حل عادلانه را انتخاب کند و مسئولیت جبران خسارت را بین زیان دیده و دیگر اسباب تقسیم کند. رویه دادگاه‌ها در این مورد آشفته است، ولی به نظر می‌رسد در حقوق انگلیس، در حال حاضر برای تقسیم مسئولیت، دو معیار کلی وجود دارد: یکی، تقسیم مسئولیت بر مبنای میزان تأثیر هر کدام و دوم، تقصیر بر مبنای درجه تقصیر. در نهایت، عده‌ای، معیار اول را پذیرفته‌اند و عده‌ای معتقدند که در هر مورد و با توجه به اوضاع و احوال باید بررسی و میزان مسئولیت هر یک از اسباب را مشخص کرد.

بند دوم. مسئولیت مدنی بر مبنای خطر

ظهور این نظریه را باید در نتیجه صنعتی شدن جوامع و پیدایش مسائل حقوقی جدید دانست که نظریه مسئولیت مدنی مبتنی بر تقصیر، پایه مناسبی برای حل آن‌ها نبودند. بر همین اساس، سالی و ژوسران، دو نفر از حقوق دانان فرانسوی، مبنایی جدید برای تحقق مسئولیت مدنی به طور کلی و مسئولیت مدنی دولت به طور خاص مطرح کردند که به نظریه خطر معروف شد. «این نظریه نخستین بار در فرانسه از یک رأی در دیوان کشور که در تاریخ ۲۱ ژوئن ۱۸۹۵ صادر شده بود، پدید

آمد. با این رأی، کارگر یک کارخانه دولتی که در حین کار زخمی شده بود، بی آن‌که لازم بوده باشد خطای کارفرما (اداره) را ثابت کند، خسارت زیان‌های وارده را می‌گیرد.^۱

بر اساس این نظریه، وقتی اشخاصی اعم از اشخاص حقیقی یا حقوقی، عمل و فعالیت خاصی انجام می‌دهند، حتی اگر در انجام این فعالیت، هیچ‌گونه خطا و تقصیری نداشته باشند، باید نتایج زیان‌بار حاصل از عمل خطرناک خود را بپذیرند. به این ترتیب، ملاحظه می‌شود که این نظریه دارای دو جنبه مختلف سلبی یا نفی‌کننده و ایجابی یا اثبات‌کننده است. جنبه سلبی این نظریه بر این امر تأکید دارد که برای تحقق مسئولیت مدنی، وجود تقصیر لازم نیست و تقصیر باید از شرایط مسئولیت مدنی حذف شود. «سالی در این باره معتقد است رابطه مسئولیت مدنی، رابطه بین دو دارایی است و رابطه بین دو شخص نیست. حقوق دانان به نادرستی، رابطه مسئولیت مدنی را بین دو شخص تصور نموده‌اند و در نتیجه این تصور نادرست، گرفتار عوامل روانی شده‌اند و آن را در تحقق مسئولیت، مؤثر دانسته‌اند، در حالی که رابطه مسئولیت مدنی، رابطه بین دو دارایی است که این رابطه، یک رابطه نوعی و غیر شخصی است و ارتباط با عوامل روانی و درونی ندارد.»^۲ به نظر پیروان این عقیده، قبول تقصیر به عنوان پایه و اساس مسئولیت مدنی، وافی به مقصود نیست؛ زیرا اعمال این نظریه سبب می‌شود بسیاری از زیان‌هایی که زاییده تمدن جدید و توسعه زندگی ماشینی است و منشأ ناشناخته دارد، بدون جبران باقی بماند.

با انقلاب صنعتی به ویژه در حوزه حمل و نقل، حوادثی به وقوع پیوست که نظریه تقصیر را ناکارآمد جلوه داد؛ زیرا افزون بر این‌که خود وسایل چنان خطری داشتند که کسی نمی‌توانست از گزند حوادث آن‌ها ایمن باشد، با حرفه‌ای شدن حمل و نقل و تخصصی شدن آن، قراردادهای حمل و نقل چنان پیچیده شدند که زیان‌دیده نمی‌توانست به آسانی، تقصیر متصدی را ثابت کند و خسارت بگیرد. همین اشکال‌ها موجب شد تا نظریه خطر، برگرفته از عقاید دانشمندان معروف، ژوسران^۳ و سالی^۴ در اواخر قرن نوزدهم مطرح گردد.

۱. ابوالحمد، عبدالحمید، حقوق اداری ایران، چاپ هشتم، تهران: توس، ۱۳۸۳، ص ۷۹۹.

۲. باریکلو، علی‌رضا، مسئولیت مدنی، چاپ پنجم، تهران: میزان، ۱۳۹۳، صص ۴۵، ۴۶ و ۶۶.

3. Josserond

4. Saleilles

نظریه خطر در مکتب‌های فکری متعددی ریشه دارد که وجه مشترک همه آن‌ها، انکار نگاه درون‌ذاتی به مسئولیت و انکار توجه به خصوصیات روانی و درونی زیان‌زننده است. در این مکتب‌ها به جای ارزیابی درونی فاعل به خود فعل توجه می‌شود. هانری کاپیتان از حذف عامل تقصیر و جای‌گزین کردن فعل به جای آن به «مسئولیت برون‌ذاتی» یاد می‌کند. در این صورت، زیان‌دیده برای مطالبه زیان فقط باید وقوع زیان و ارتباط آن را با عمل و فعل مورد بحث اثبات کند. بنابراین، در مسئولیت برون‌ذاتی، هر شخص ملزم خواهد بود زیان احتمالی ناشی از عمل خود را به عهده گیرد، خواه از روی تقصیر یا غیر تقصیر حادث شده باشد.

به موجب نظریه خطر، صرف عمل زیان‌بار برای تحقق مسئولیت مدنی کافی است، اعم از این‌که فاعل فعل زیان‌بار در ارتکاب آن فعل، مقصر باشد یا نباشد. بر اساس این نظریه، جبران خسارت آسان‌تر می‌شود و صرفاً علت مادی زیان را در نظر نمی‌گیرند و به علت عرفی یا حقوقی توجه نمی‌شود.^۱

در مقایسه تطبیقی نظریه خطر در ایران و انگلستان چنین نتیجه گرفته می‌شود که در حقوق ایران به صراحت از نظریه خطر یاد نشده است، ولی برخی مواد قانونی از جمله ماده یک قانون بیمه اجباری وسایل نقلیه موتوری زمینی (مصوب ۱۳۴۷ و اصلاحی ۱۳۸۷) را می‌توان بر اساس همین نظریه توجیه کرد. از یک منظر، در ماده ۳۸۶ قانون تجارت ایران از همین عقیده تبعیت شده که از صدر رأی وحدت رویه صادرشده نیز این امر مستفاد است. در این رأی دیوان عالی کشور آمده است: «با توجه به ماده ۳۸۶ قانون تجارت که در صورت تلف یا گم شدن مال التجاره، متصدی حمل و نقل را جز در مواردی که مستثنی شده، مسئول قیمت کالا و ماده ۳۸۷ آن قانون، نام‌برده را در مورد خسارات ناشی از تأخیر تسلیم یا نقص یا خسارات بحری مال التجاره در حدود ماده قبل، مسئول شناخته...».

نظام حقوقی انگلستان، این نظریه را به صراحت پذیرفته و از آن با عنوان «مسئولیت عینی» یا «مسئولیت بدون تقصیر» یاد می‌شود و اثر آن را می‌توان در قوانین مربوط به فروش کالا به ویژه در مواد غذایی و لوازم دارویی و آرایشی و نیز حوادث رانندگی و تأسیسات هسته‌ای و مانند آن یافت.

۱. عباس‌لو، بختیار، مسئولیت مدنی ناشی از سوانح رانندگی، چاپ دوم، تهران: میزان، ۱۳۸۷، ص ۲۵.

بند سوم. مسئولیت مدنی بر مبنای تعهد ایمنی

در قراردادهای حمل و نقل باید این تعهد را مبتنی بر تعهد به حفظ سلامت و ایمنی و تضمین آسیب نرساندن به موضوع قرارداد تعریف کرد که به موجب آن، متعهد باید تمام اقدامات لازم را برای تضمینی که داده است، انجام بدهد. پس در صورت تخطی و ایراد خسارت باید از عهده خسارت وارد شده برآید، مگر این‌که ایراد خسارت از کنترل وی خارج باشد و هر شخص متعارفی نیز با وجود انجام اقدامات ایمنی نتواند از ورود خسارت جلوگیری کند.

در نظام حقوقی ایران به صورت خاص در بحث مسئولیت متصدی حمل و نقل به این مبنا اشاره شده و در ماده ۳۸۶ قانون تجارت مقرر گردیده 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 خود مال التجاره یا مستند به تقصیر ارسال‌کننده و یا مرسل‌الیه و یا ناشی از تعلیماتی بوده که یکی از آن‌ها داده‌اند و یا مربوط به حادثی بوده که هیچ متصدی مواظبی نیز نمی‌توانست از آن جلوگیری نماید. قرارداد طرفین می‌تواند برای میزان خسارت، مبلغی کم‌تر یا زیادتر از قیمت کامل مال التجاره معین نماید.»

«بر اساس این ماده، هنگامی که متصدی به صورت حرفه‌ای به کار حمل و نقل می‌پردازد، باید کالا را سالم و ایمن به مقصد برساند. در غیر این صورت، در مقابل صاحب کالا، مسئول است. این تعهد ایمنی کالا در کنار تعهد اصلی متصدی حمل و نقل قرار می‌گیرد. از ظاهر نیز همین تعهد برمی‌آید؛ زیرا صاحب کالایی که در حمل و نقل کالای خود، یک تاجر حرفه‌ای را به عنوان متصدی حمل برمی‌گزیند، بر این امر تکیه دارد که متصدی با توجه به تخصصی که دارد، باید کالا را سالم به مقصد برساند یا آن‌که خسارت وارده را جبران کند.»^۱

مطابق این ماده، از جمله مواردی که موجب مسئولیت متصدی می‌گردد، اقدام نکردن بر اساس تعلیماتی است که برای حفظ ایمنی لازم بوده است. اگر مشخص شود متصدی بر مبنای تعلیمات ارسال‌کننده یا مرسل‌الیه، اقدامات لازم را انجام داده، ولی این تعلیمات اشتباه بوده یا برای حفظ ایمنی کالا کافی نبوده است، خسارت وارد شده، مستند به تقصیر متصدی نیست و متصدی مطابق تعهد ایمنی، اقدامات

۱. یزدانیان، علی‌رضا، «مبنای مسئولیت مدنی متصدی در قراردادهای حمل و نقل کالا در حقوق ایران و فرانسه»، مجله حقوقی دادگستری، ۱۳۹۰، شماره ۹۳، ص ۲۴.

تعلیماتی را انجام داده است. بنابراین، مسئولیتی نخواهد داشت. هم‌چنین از این ماده برمی‌آید که اگر با انجام اقدامات تعلیماتی نیز ورود خسارت اجتناب‌ناپذیر باشد، به طوری که هر متصدی مواظبی نیز نمی‌توانست از آن جلوگیری کند، بر مبنای تعهد ایمنی نمی‌توان متصدی را مسئول قلمداد کرد.

نکته مهم دیگر، مستمر بودن تعهد به ایمنی و مراقبت است. تعهد به ایمنی به زمان خاص مثلاً بارگیری یا حمل یا تخلیه مربوط نیست و یک تعهد مستمر از زمان بارگیری تا تخلیه کامل را شامل می‌شود. تعهد به مراقبت و ایمنی، موضوعی است که در مقررات بین‌المللی نیز به آن توجه شده است. برای نمونه، حسب مقررات لاهه/لاسه ویزبی، متصدی حمل و نقل، مکلف به بارگیری مناسب، چیدن بار، حمل، نگه‌داری و مراقبت از آن و تخلیه کالا است. جمع این تکالیف، تعهد واحدی با عنوان مراقبت از کالا ایجاد می‌کند. متصدی حمل و نقل، متعهد به چیدن و حفاظت با دقت و ماهرانه هر بخش از محموله است و این تعهد به ایمنی و مراقبت به مرحله خاصی مربوط نیست و از زمان بارگیری تا زمان تخلیه کامل و به صورت مستمر بر عهده متصدی قرار گرفته است.

بر اساس نظریه تعهد ایمنی، متعهد به خودی خود با جمع شرایط بیان شده، مسئول جبران ضرر و زیان وارد شده محسوب می‌شود. مسئولیت ناشی از نقض تعهد ایمنی از نوع مسئولیت بدون تقصیر است، به این معنا که نه تنها برای جبران ضرر و زیان حاصل از آن، خواهان نیازمند اثبات تقصیر خوانده نیست، بلکه خوانده نیز با اثبات تقصیر نداشتن نمی‌تواند از مسئولیت معاف شود.^۱ در نتیجه، خوانده خواه مقصر و خواه بی‌گناه به صرف نقض تعهد ایمنی، مسئول است و باید ضرر و زیان وارد شده را در صورت جمع شرایط عمومی مسئولیت مدنی جبران کند.^۲

با این دیدگاه، تنها راه‌رهایی از مسئولیت، اثبات قوه قاهره یا عامل خارجی کنترل‌ناپذیر است و با اثبات انجام اقدامات لازم برای ایمنی نیز مسئولیت متصدی منتفی نخواهد شد. بر همین اساس، گفته شده است: «شخص دارای تعهد به نتیجه نمی‌تواند با اثبات احتیاط، هوشیاری و تمام تلاش خود از مسئولیت ناشی از نقض تعهد معاف گردد؛ زیرا او با وعده به نتیجه‌ای مشخص به چیزی فراتر از رفتار متعارف و هوشیارانه تعهد کرده است. لذا تنها راه‌رهایی از مسئولیت، اثبات قوه قاهره است.»^۳

۱. بهرامی، ۱۹۶۳: ۲۲۰.

۲. ثقفی و همکاران، پیشین، ص ۲۴.

۳. همان، ص ۱۱.

برای نمونه، در حمل و نقل دریایی حسب مقررات لاهه/ لاهه ویزی، تصدی حمل و نقل مکلف به بارگیری مناسب، چیدن بار، حمل، نگه‌داری و مراقبت از آن و تخلیه کالا است. جمع این تکالیف، تعهد واحدی با عنوان مراقبت از کالا ایجاد می‌کند. متصدی حمل و نقل، متعهد به چیدن و حفاظت با دقت و ماهرانه هر بخش از محموله است. در کشتی دارای قابلیت دریانوردی، تعهد به مراقبت از محموله نیز غیر قابل توکیل و واگذاری به غیر است و متصدی حمل به طور مستقیم، مسئول اعمال فرمانده، خدمه و دیگر عاملانش در این خصوص است. بر خلاف مسئولیت قبلی که بسیط و ساده بود و باید در آغاز سفر انجام شود، وظیفه مراقبت از محموله، یک تعهد مستمر و در طول جریان حمل کالا جاری است. اگر متصدی حمل و نقل دریایی، حمل یک کالای خطرناک را قبول کند، به طور ضمنی، تعهدی را پذیرفته که متضمن اعمال حداکثر دقت در چیدن و حمل این گونه مواد است. قانون دریایی ایران در بند ۲ ماده ۵۴ متضمن حکمی است که حسب آن، متصدی حمل و نقل موظف است با کمال دقت و به صورت مطلوب، محمولات را بارگیری، جابه‌جا، محافظت، مواظبت و تخلیه کند.

نتیجه‌گیری

۱. نظریه‌های متعددی در باب مسئولیت مدنی متصدیان راه‌ها و متصدیان حمل و نقل جاده‌ای در نظام‌های حقوقی ایران و انگلستان مطرح شده است، با این تفاوت که در نظام حقوقی ایران، قانون‌گذار علاوه بر مبانی حقوقی به مبانی فقهی نیز در بررسی مسئولیت و اثبات آن توجه کرده است.

۲. نظریه تقصیر، نخستین مبنای سنتی مسئولیت مدنی است که در مورد مسئولیت متصدی حمل و نقل نیز به آن استناد شده است. در حقوق ایران به موجب ماده ۵۱۶ قانون مدنی، نظریه تقصیر، مبنای مسئولیت متصدی است. البته باید توجه داشت که حکم این ماده صرفاً در خصوص تلف یا مفقود شدن یا آسیب دیدگی کالا جریان دارد و در مورد خسارت ناشی از تأخیر کاربرد ندارد و باید به قواعد عمومی از جمله مواد ۲۲۶ تا ۲۳۰ قانون مدنی استناد شود.

۳. دومین نظریه سنتی مطرح شده در باب مسئولیت مدنی، نظریه خطر است. بر اساس این نظریه، وقتی اشخاص حقیقی یا حقوقی، عمل و فعالیت خاصی انجام می‌دهند، حتی اگر در انجام این فعالیت هیچ گونه خطا و تقصیری نداشته باشند، باید نتایج زیان بار حاصل از عمل خطرناک خود را بپذیرند. قبول تقصیر به عنوان پایه و اساس مسئولیت مدنی، وافی به مقصود نیست؛ زیرا اعمال

این نظریه سبب می‌شود بسیاری از زیان‌هایی که زاینده تمدن جدید و توسعه زندگی ماشینی است و منشأ ناشناخته دارد، بدون جبران باقی بماند.

این نظریه در مورد مسئولیت مدنی به طور کلی بود، اما در زمینه حمل و نقل نیز کاربرد یافت. از یک منظر در ماده ۳۸۶ قانون تجارت ایران از همین عقیده تبعیت شده است. از صدر رأی وحدت رویه صادر شده نیز این امر مستفاد است. در حقوق کامن‌لاز نظریه خطر با عنوان «مسئولیت عینی» یا «مسئولیت بدون تقصیر» یاد می‌شود و اثر آن را می‌توان در قوانین مربوط به فروش کالا به ویژه مواد غذایی، لوازم دارویی و آرایشی، حوادث رانندگی و تأسیسات هسته‌ای یافت.

۴. نظریه بعدی، مسئولیت بدون تقصیر است. در مسئولیت‌های بدون تقصیر، صرف اثبات ورود خسارت ناشی از عمل مرتکب کفایت می‌کند و نیازی به اثبات تقصیر نیست. امروزه به قدری مسئولیت‌های مدنی بدون تقصیر گسترش یافته است که برخی اعتقاد دارند مبنای مسئولیت مدنی در کنوانسیون حمل و نقل جاده‌ای، مسئولیت مطلق است. مسئولیت در صورتی مطلق است که هیچ قیدی حتی قوه قاهره هم نمی‌تواند متصدی را از مسئولیت معاف کند. بر اساس این نظریه که همان نظریه خطر یا مسئولیت بدون تقصیر باشد، در خصوص رفتار متصدی به این‌که همراه با تقصیر بوده است یا نه، هیچ‌گونه ارزیابی صورت نمی‌گیرد.

۵. از آخرین و جدیدترین نظریه‌های مطرح شده در باب مسئولیت مدنی متصدیان راه و حمل و نقل جاده‌ای، نظریه تعهد ایمنی است. منظور از تعهد ایمنی نیز تعهدی حقوقی مبتنی بر تعهد طبیعی به احترام و آسیب نرساندن به تمامیت جسمانی انسانی دیگر است. متعهد تعهد می‌کند که نظارت و کنترل واقعی بر همه وقایع و احوال داشته باشد تا متعهد له یا شخص ثالث هیچ‌گونه آسیب و ضرر و زیانی متحمل نشود. بر همین اساس، در قراردادهای حمل و نقل باید این تعهد را مبتنی بر تعهد به حفظ سلامت و ایمنی و تضمین آسیب نرساندن به موضوع قرارداد تعریف کرد که به موجب آن، متعهد باید تمام اقدامات لازم را برای تضمینی که داده است، انجام دهد. البته در صورت تخطی و ایراد خسارت باید از عهده خسارت وارد شده برآید، مگر این‌که ایراد خسارت، خارج از کنترل وی باشد و هر شخص متعارفی نیز با وجود انجام اقدامات ایمنی نتواند از ورود خسارت جلوگیری کند.

فهرست منابع

۱. فارسی

الف) کتاب

۱. ابوالحمد، عبدالحمید، **حقوق اداری ایران**، چاپ هشتم، تهران: توس، ۱۳۸۳.
۲. امامیان، سید محمدصادق و همکاران، **نظام ملی تنظیم‌گری**، تهران: مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، دفتر مطالعات اقتصاد بخش عمومی، شماره مسلسل: ۱۵۹۴۰، ۱۳۹۷.
۳. اندیشکده مطالعات حاکمیت و سیاست‌گذاری دانشگاه صنعتی شریف، **درآمدی بر دولت تنظیم‌گر**، تهران: نشر کتاب راهبرد، ۱۳۹۵.
۴. اورک بختیاری، حسن‌علی، **مبانی و مسئولیت مدنی حوادث خودرو**، تهران: انتشارات علمی کالج، چاپ اول، ۱۳۹۱.
۵. باریکلو، علی‌رضا، **مسئولیت مدنی**، چاپ پنجم، تهران: میزان، ۱۳۹۳.
۶. جعفری لنگرودی، محمدجعفر، **ترمینولوژی حقوق**، چاپ نوزدهم، تهران: کتاب‌خانه گنج دانش، ۱۳۸۶.
۷. **راهبرد مجلس دهم (بخش حمل و نقل)**، تهران: معاونت پژوهش‌های زیربنایی و امور تولیدی، دفتر مطالعات زیربنایی مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، ۱۳۹۵.
۸. طباطبایی مؤتمنی، منوچهر، **حقوق اداری**، چاپ اول، تهران: سمت، ۱۳۷۳.
۹. طلوعی، ذبیح‌الله و همکاران، **بخش حمل و نقل در برنامه ششم توسعه** (گزارش پژوهشی مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی)، تهران: دفتر مطالعات زیربنایی مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، شماره مسلسل: ۱۴۳۱۲، ۱۳۹۴.
۱۰. عباس‌لو، بختیار، **مسئولیت مدنی ناشی از سوانح رانندگی**، چاپ دوم، تهران: میزان، ۱۳۸۷.
۱۱. غمامی، مجید، **مسئولیت مدنی دولت در قبال اعمال کارکنان**، تهران: دادگستر، ۱۳۷۶.
۱۲. فیاضی، محمدتقی، **حمل و نقل زمینی در حوزه بار: چالش‌ها و راهکارها**، تهران: مرکز پژوهش‌های اتاق ایران و کمیسیون حمل و نقل، ۱۴۰۱.
۱۳. کاتوزیان، ناصر، **الزام‌های خارج از قرارداد (مسئولیت مدنی - قواعد عمومی)** (جلد اول)، چاپ دوازدهم، تهران: دانشگاه تهران، ۱۳۹۲.

۱. اکبری، افشار و همکاران، «بررسی تطبیقی مسئولیت مدنی دولت و مراجع رسیدگی‌کننده به آن در حقوق ایران و انگلستان»، پژوهش‌نامه انتقادی متون و برنامه‌های علوم انسانی، ۱۳۹۸، سال نوزدهم، شماره ۷۶.
۲. امینی، عیسی و سمیرا محمدی‌نژاد، «نقش تقصیر در مسئولیت مدنی و مقایسه آن با حقوق کامن‌لا»، مجله تحقیقات حقوقی تطبیقی ایران و بین‌الملل، ۱۳۹۱، شماره ۱۸.
۳. ثقفی، مریم و همکاران، «ماهیت تعهد ایمنی و کاربرد آن در مسئولیت مدنی پزشک در حقوق ایران و فرانسه»، پژوهش‌های حقوق تطبیقی، ۱۳۹۶، سال بیست و یکم، شماره ۳.
۴. جعفری، فیض‌الله، «مطالعه تطبیقی ماهیت و مبنای مسئولیت متصدیان حمل و نقل در کنوانسیون‌های بین‌المللی و حقوق ایران»، مجله پژوهش‌های حقوقی، ۱۳۸۸، شماره ۱۳.
۵. جعفری تبار، حسن، «از آستین طیبیان: قولی در مسئولیت مدنی پزشکان»، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی، ۱۳۷۷، شماره ۴۱.
۶. حقیقت منفرد، جلال و محمد کیانی، «شناسایی، بررسی و اولویت‌بندی عوامل تأثیرگذار بر بهره‌وری شرکت‌های حمل و نقل کالای داخلی و ارائه راهکارهای مربوط به آن»، مجله آینده‌پژوهی مدیریت، ۱۳۹۰، شماره ۱۳.
۷. داراب‌پور، مهربان، «اصول کلی مسئولیت مدنی در سیستم حقوقی انگلستان»، دیدگاه‌های حقوق قضایی، ۱۳۸۷، شماره ۴۴ و ۴۵.
۸. رستمی، ولی و همکاران، «مسئولیت مدنی متصدیان راه در تصادفات رانندگی»، فصل‌نامه مطالعات حقوق خصوصی، ۱۳۹۳، دوره چهارم و چهارم، شماره ۳.
۹. ریاحی، نوربخش، «مبانی نظری مصونیت و مسئولیت مدنی دولت»، مجله حقوق اسلامی، ۱۳۹۷، سال پانزدهم، شماره ۵۸.
۱۰. زینل همدانی، علی و همکاران، «ایمنی حمل و نقل جاده‌ای کشور: رویکرد تحلیل عاملی»، نشریه مدیریت تولید و عملیات، ۱۳۹۵، دوره هفتم، شماره ۱۳.

۱۱. سلیمانی بآبادی، مصطفی و محمدرضا پیرهادی، «تکالیف محافظین راه‌ها و مسئولیت مدنی ناشی از آن»، مجله تحقیقات حقوقی بین‌المللی، ۱۳۹۴، شماره ۲۹.
۱۲. فرهانی، احمد و محمد مهدی خاکی، «مبنای مسئولیت مدنی متولیان ایمنی راه در حوادث ناشی از رانندگی»، مجله آموزه‌های حقوقی گواه، ۱۳۹۹، شماره ۱۰.
۱۳. مولایی، آیت و حسن لطفی، «آسیب‌شناسی تحول صلاحیت در دعاوی مسئولیت دولت در ایران»، فصل‌نامه حقوق اداری، ۱۳۹۸، سال هفتم، شماره ۲۱.
۱۴. هوشمند فیروزآبادی، حسین و همکاران، «مسئولیت مدنی دولت در قبال رفتار زیان‌بار حاکمیتی»، مجله حکومت اسلامی، ۱۳۹۹، شماره ۹۶.
۱۵. یزدانیان، علی‌رضا، «مبنای مسئولیت مدنی متصدی در قراردادهای حمل و نقل کالا در حقوق ایران و فرانسه»، مجله حقوقی دادگستری، ۱۳۹۰، شماره ۹۳.

ج) جزوه درسی

۱. بهرامی احمدی، حمید، **جزوه درس «مسئولیت مدنی»**، دوره کارشناسی ارشد، دانشگاه امام صادق (ع)، ۱۳۸۵.

2. Latin source

1. Beale, H.G., **Chitty on Contracts?**, Vol. II, 29th Ed, UK, Sweet & Maxwell, 2004.
2. Defferrard, Fabrice, **Une Analyse de L'obligation de Sécurité L'épreuve de la cause Étrangère**, Recueil Dalloz, 1999.
3. Faivre, Yvonne Lambert, **Fondement et Régime de L'obligation de Sécurité**, Recueil Dalloz, 1994.
4. Harpwood, opcit, p 6 and Stephenson, graham, **sourcebook on torts**, second edition, cavendish publishing limited, london-sydney, 2000.
5. Cooke, John, **Law of Tort**, 9 th ed., Edinburgh, Pearson Longman, 2009.

Comparative study of the foundations of civil liability of road and transport operators in Iranian and English law

Davood AhadPur¹

Farhad Edrisi²

Mojtaba Ghafari³

Abstract

Road transportation is one of the most common and oldest methods of transportation, which is used to move passengers, goods or objects. Due to the importance of road transport in economic exchanges, the responsibilities of transport operators are considered. On the other hand, government organizations and departments as road operators play an important role in improving the country's transportation situation. Therefore, what constitutes the subject of this article is the examination of the civil liability of road operators as well as transportation operators, which is the subject of administrative law and commercial law, respectively. The implementation of the legal regulations on the civil liability of road transport operators as well as government operators in Iran and England shows that in England, the principles of civil liability of road transport operators and road operators are more flexible and with the change And the developments have been updated, but in Iranian law, the basics are less flexible. In the discussion of the government's civil responsibility, the use of regulatory rules is also significant.

Keywords: Civil liability, transport operator, Iranian law, English law, road transport.

1. PhD student in private law, faculty of humanities and literature, Islamic Azad University, Semnan branch, Iran, mirdavoodahadpour@gmail.com

2. Associate Professor, Department of Quranic and Hadith Sciences, Zanjan Branch, Islamic Azad University, Tehran, Iran, fzedrisi@yahoo.com

3. Associate Professor, Department of Jurisprudence and Law, Faculty of Humanities, Islamic Azad University, Mahdishahr Branch, Semnan, Iran, dr.ghafari32@gmail.com