نشست «اثبات مسئولیت متصدی حمل‌ونقل در دعاوی تلف کلی و جزیی کالا» در کانون وکلای دادگستری برگزار شد

حمل‌ونقل قانونی

شهروند حقوقی| از گذشته تا امروز موضوع حمل‌ونقل و مبادله کالاها موضوع بسیار مهمی بوده است. با پیشرفت تکنولوژی و گسترش مرزها و افزایش تعداد کشورها، دیگر حمل‌ونقل و مبادله کالا به روش‌های قدیمی کارساز نبود، به همین منظور شرکت‌هایی برای حمل‌ونقل کالاها در عرصه بین‌الملل به وجود آمدند. با به وجود آمدن این شرکت‌ها اختلاف‌هایی هم میان صاحبان کالا و متصدی حمل اعم از خسارت یا از بین رفتن کالا به وجود آمد. به دنبال به وجود آمدن این مشکلات قوانینی هم برای حل این مشکلات تصویب شد که چگونگی روابط درست میان صاحب کالا و متصدی حمل را مشخص می‌کرد. کمیسیون آموزش کانون وکلای دادگستری به همین منظور نشستی با عنوان «اثبات مسئولیت متصدی حمل‌ونقل در دعاوی تلف کلی و جزیی کالا» و به سخنرانی محمدرضا کامیار تشکیل داده و در این نشست به بررسی مشکلات و قوانین داخلی و بین‌المللی حمل‌ونقل پرداخته است که در ادامه آن را خواهیم خواند.

مسئولیت متصدی حمل‌ونقل

بحث در مورد اثبات مسئولیت متصدی حمل‌ونقل در دعاوی تلف کلی و جزیی طرف کالاست. قاعده کلی اثبات به این صورت است که ابتدا مدعی باید ادعای خودش را ثابت کند. در حوزه مسئولیت هم کسی که مدعی است به او خسارتی وارد آمده است و باید طرف مقابل این خسارت را جبران کند، باید این ادعا را اثبات کند. اما در حوزه حمل‌ونقل این موضوع چگونه است؟ آیا قاعده کلی اثبات دعوا در حوزه حمل‌ونقل هم عینا وجود دارد و آیا باید خواهان دعوای حمل‌ونقل هم مانند خواهان هر دعوای دیگری موضوع را ثابت کند یا خیر؟ در حوزه حمل‌ونقل یک طرف دعوا متصدیان حمل‌ونقل هستند. این افراد توانمندی اقتصادی فراوانی دارند، این توانایی می‌تواند وسیله حمل آنها باشد. به‌عنوان مثال ممکن است یک شرکت از این سرمایه در مقابل فرستندگان یا صاحبان کالایی که الزاما توانمندی ندارند و در حد متصدی هم نیستند و از سوی دیگر نیازی هم به حمل کالاهای‌شان دارند، استفاده کند. همیشه از این موقعیت نابرابر در طول تاریخ حمل‌ونقل استفاده می‌شد، همچنین متصدیان حمل‌ونقل مقررات را به نحوی تنظیم می‌کردند که بنابر معافیت آنها از مسئولیت بود. در گذشته سعی بر این بوده است که اگر به کالا خسارتی وارد شود منجر به معافیت متصدی حق از مسئولیت شود. البته این دوران تاریخی با دخالت قانون‌گذاران که عرف را تبدیل به قانون کرده‌اند، تغییراتی ایجاد کرد و این تغییرات موقعیتی را فراهم کرد تا از شرایط افراطی گذشته فاصله بگیرد. در گذشته کافی بود که متصدی حمل حاضر نباشد کالا را حمل کند، در آن صورت فرستنده و صاحب کالا هیچ وسیله‌ای برای انتقال کالا از یک بندر در خارج از کشور به داخل کشور نداشت. این اتفاقات تاریخی به سمتی رفت تا مقرراتی وضع شود و در آن مقررات مسائل راجع به مسئولیت از حالت افراطی که وجود داشت به حالت تعادلی برسد. این حالت تعادل در قرن نوزدهم برقرار شد و بعد از آن به سمت حمایت از فرستنده و صاحب کالا رفت. آن هم به این دلیل بود که توانمندی اقتصادی متصدی در دادرسی و دعاوی باعث می‌شد فرستنده کالا همیشه در برزخ قرار گیرد. بنابراین در وضعیتی که درحال حاضر با آن مواجه هستیم، یعنی در مورد دعاوی حمل‌ونقل که امروزه مطرح است، مقررات به نحوی تنظیم شده که به نفع فرستنده و صاحب کالا است.

در قانون مدنی و قانون تجارت حکم در مورد تقصیر متفاوت است. فرض تقصیر در قانون مدنی وجود ندارد. در ماده ۵۱۶ قانون مدنی گفته می‌شد که تقصیر باید ثابت شود، پس در حمل‌ونقل داخلی غیر تجاری باید تقصیر خوانده حتما ثابت شود، اما در حمل‌ونقل تجاری داخلی براساس ماده ۳۸۶ قانون تجارت به‌نظر می‌رسد هیچ نیازی به اثبات تقصیر متصدی حمل وجود ندارد

تکلیف دعاوی مبتنی بر قرارداد

در دعاوی خسارت حمل‌ونقل دو نوع دعوی قابل پیش‌بینی است. نخست دعوایی که مبتنی بر قرارداد است و دوم دعوایی که قراردادی برای آن وجود ندارد. حال سوال این‌جاست در دعاوی که مبتنی بر قرارداد حمل‌ونقل است؛ آنچه خواهان باید ثابت کند چیست؟ نخست خواهان باید خودش را ثابت کند که صاحب حق است، به این معنی که در دعوا ذینفع است. زمانی این موضوع اثبات می‌شود که نام خواهان در یک طرف قرارداد ذکر شده باشد یا اگر نامش ذکر نشده است، نفع او در آن قرارداد اثبات شود. در قرارداد حمل‌ونقل ممکن است متن کتبی به‌عنوان قرارداد وجود نداشته باشد، اما آن چیزی که در اکثر موارد حتما وجود دارد، بارنامه یا سند حمل است. در این بارنامه باید نام خواهان به‌عنوان فرستنده یا گیرنده درج شده باشد یا این بارنامه به نفع او ظهرنویسی شده باشد؛ اگر این موارد وجود داشته باشد می‌توان او را به‌عنوان ذینفع دانست، ولی اگر سند به‌عنوان وجه حامل باشد تصرف آن سند و اختیارش به این معناست که او صاحب حق است، بنابراین ابتدا خواهان باید سمت خودش را اثبات کند. اما مواردی هم وجود دارد که سند حمل صادر نشده، ولی با این وصف خواهان توانسته سمت خود را ثابت کند. نکته دومی که باید ثابت شود اثبات وجود قرارداد است.

برای اثبات مسئولیت باید ضرر، رابطه علیت و ارتباط بین ضرر و فعل فاعل ثابت شود. نخستین امری که در حمل‌ونقل باید ثابت کنیم، ورود ضرر است. در کنار اثبات وقوع ضرر باید تقصیر هم به اثبات برسد. در برخی از دعاوی بعد از اثبات ضرر باید ثابت شود شخصی که ضرر رسانده کوتاهی کرده و علت، عامل یا سبب ضرر است. در حمل‌ونقل نیازی به این‌که حتما باید تقصیر را ثابت کرد، وجود ندارد. قانون‌گذار می‌گوید همین که ضرر ثابت شد، تقصیر از نظر من ثابت شده است. حتی در برخی از حوزه‌های حمل‌ونقل از این موضوع جلوتر می‌رویم آن هم به این دلیل است که ما گفته‌ایم غیر از تقصیر باید رابطه علیت بین ضرر و عامل زیان هم اثبات شود. چه‌بسا در حوزه حمل‌ونقل اساسا نیازی به اثبات این رابطه هم نباشد.

مسئولیت در قراردادها

در قانون مدنی در رابطه با قراردادها اگر طرفی از قرارداد آن را انجام ندهد، مسئول است. ممکن است این سوال پیش آید در دعوایی که مبنای آن قرارداد نیست، تکلیف چیست؟ در حمل‌ونقل ممکن است کالا به شرکت حمل‌ونقل الف تحویل داده شود. شرکت حمل‌ونقل هم معمولا همیشه خودش الزاما عمل حمل را انجام نمی‌دهد. اکثر شرکت‌های حمل‌ونقل کارگزار هستند، به این معنی که کالا را می‌گیرند و بعد سند حمل صادر می‌کنند، به این‌صورت که حمل واقعی ممکن است با شرکت دیگری باشد. در این‌جا قرارداد فردی منعقد شده، ولی حمل را فرد دیگری انجام داده که صاحب کالا این کار را به او واگذار کرده است. اگر وکلای زیان‌دیدگان بخواهند دعوا را واگذار کنند، باید این دعوی علیه شرکت حمل‌ونقل مطرح شود، اما اگر تشخیص داده شود که بهتر است دعوا علیه حمل‌کننده واقعی اقامه شود، در این‌جا رابطه قراردادی بین صاحب کالا و حمل‌کننده واقعی وجود ندارد. در این صورت این سوال پیش خواهد آمد که آیا از مزیتی که در دعوای حمل‌ونقل قراردادی وجود داشت، در این دعوی هم برخوردار هستیم؟ آیا می‌توانیم معاف از اثبات تقصیر شویم؟ در این مورد ابهاماتی وجود دارد، ولی آن‌چیزی که درواقع از مجموعه قوانین و مقررات استخراج می‌کنیم مقررات حمل‌ونقل بین‌المللی است به‌طور مثال در حمل‌ونقل جاده‌ای قانون‌گذار اجازه داده است که خواهان از این مزیت‌ها در دعوایی که علیه حمل‌کننده واقعی هم اقامه شده، استفاده کند. قانون‌گذار در بند ۲ ماده ۲۸ کنوانسیون حمل‌ونقل جاده‌ای به صراحت اشاره کرده است که خواهان عین این‌که دعوا را علیه طرف قرارداد طرح کرده بود، در این مورد هم از همان مزیت برخوردار شود. اما در کنوانسیون‌هایی که ایران در حوزه حمل‌ونقل به آن پیوسته است، چنین صراحتی وجود ندارد. به هر حال رویه قضائی پذیرفته است که این امتیاز برای خواهان و زیان‌دیده وجود دارد که از اثبات تقصیر حتی آن کسی که طرف قرارداد نیست و حمل واقعی را انجام داده، معاف شود. در دعوای شبه‌جرم هم که مبتنی بر قرارداد نیست، برخلاف اصول کلی استثنا، در حوزه حمل‌ونقل صاحب کالا معاف از اثبات تقصیر و همان اثبات وقوع ضرر کافی است.

تقصیر در قوانین حمل و نقل

در کشور ما حمل‌ونقل داخلی و عمومی تابع قوانین تجارت و حمل‌ونقل‌های غیرتجاری تابع قانون مدنی است. به‌طور مثال شخصی از شخصی دیگر تقاضا می‌کند وسیله‌ای را تا منزلش حمل کند، اما شخص حمل‌کننده در راه تصادف می‌کند و به کالای آن شخص خسارت وارد می‌شود. حال موضوع این است که آن شخص حمل‌کننده، یک حمل‌کننده تجاری نیست. اما می‌توان این بسته را از طریق شرکت‌های حمل‌ونقل به مقصد رساند که این شرکت‌ها درواقع شرکت‌های تجاری هستند و از قانون تجارت تبعیت می‌کنند. حوزه حمل‌ونقل تجاری چهار سال تابع قانون مدنی بوده است، اما درحال حاضر و بعد از تصویب قانون تجارت این تبعیت از بین رفته و قانون مدنی اعتبار خودش را در این حوزه همچنان حفظ کرده است.

در قانون مدنی و قانون تجارت حکم در مورد تقصیر متفاوت است. فرض تقصیر در قانون مدنی وجود ندارد. در ماده ۵۱۶ قانون مدنی گفته می‌شد که تقصیر باید ثابت شود، پس در حمل‌ونقل داخلی غیرتجاری باید تقصیر خوانده حتما ثابت شود، اما در حمل‌ونقل تجاری داخلی براساس ماده ۳۸۶ قانون تجارت به نظر می‌رسد هیچ نیازی به اثبات تقصیر متصدی حمل وجود ندارد. در این ماده آمده است «اگر مال‌التجاره تلف یا گم شود، متصدی حمل‌ونقل مسئول قیمت آن خواهد بود. مگر این‌که ثابت شود تلف یا گم شدن مربوط به جنس خود مال‌التجاره یا مستند به تقصیر ارسال‌کننده یا گیرنده یا ناشی از تعلیماتی بوده که یکی از آنها داده‌اند.» بنابر این فرض، تقصیر است. اثبات تقصیر طرف مقابل وظیفه خوانده دعواست که درواقع این موضوع خلاف اصول کلی آیین دادرسی است.

اما قانون مدنی در این مورد می‌گوید «شخصی که حمل اشیا را به عهده می‌گیرد، مسئولیتش همانند امانتداران است، بنابراین در طول تعدی و تفریط مسئول تلف است.» بنابراین باید تعدی و تفریط ثابت شود. بعد از اثبات وقوع ضرر دیگر نیازی به اثبات تقصیر متصدی در حوزه حمل‌ونقل وجود ندارد. اما چیز دیگری که باید ثابت شود اثبات میزان خسارت است و درواقع موضوع دعوا، مطالبه خسارت است. باید ثابت شود که چه میزان خسارت به کالا وارد شده است. زیرا باید خواسته معین باشد، اما در حوزه حمل‌ونقل علت دیگری هم دارد و آن این است که همان‌طور که این مزایا برای صاحب کالا در حوزه حمل‌ونقل علیه متصدی حمل وجود دارد، از آن طرف هم برای حفظ تعادل مزایایی نیز برای متصدی حمل در نظر گرفته شده است تا زمانی که ثابت شد، لازم نیست همه خسارت را پرداخت کند.

در گذشته سعی بر این بوده است که اگر به کالا خسارتی وارد شود منجر به معافیت متصدی حق از مسئولیت شود. البته این دوران تاریخی با دخالت قانون‌گذاران که عرف را تبدیل به قانون کرده‌اند، این اتفاقات تاریخی به سمتی رفت تا مقرراتی وضع شود و در آن مقررات مسائل راجع به مسئولیت از حالت افراطی که وجود داشت به حالت تعادلی برسد

در حوزه حمل‌ونقل بین‌المللی مسئولیت محدود به یک عدد خاص است و این عدد خاص در حوزه حمل‌ونقل دریایی به‌ازای هر بسته صد پوند است. از نظر کنوانسیون هیچ تفاوتی بین حجم و اندازه و تعداد بسته‌ها وجود ندارد. علت اثبات میزان خسارت این است که در حوزه حمل‌ونقل محدودیت مسئولیت وجود دارد که اگر از آن محدوده رد شود، دیگر نیازی به پرداخت خسارت نیست، البته استثنایی هم دارد و آن این است که در بارنامه ارزش واقعی کالا ذکر شود. به‌طور مثال گفته شود این کالاها چه میزان ارزشی دارد و در آن صورت کرایه و بیمه هم تابع ارزش، پرداخت می‌شود. اما در مقابل ارزشی که در بارنامه ذکر شده، مبنای حکم است. در صورتی که در بارنامه ارزش ذکر نشود که معمولا هم ذکر نمی‌شود؛ به صرف شمارشی که واحد شمارش کالاست، به‌عنوان مثال برای هر بسته ۱۰۰ پوند باید پرداخت شود. اما ممکن است با ذکر ارزش در بارنامه این محدودیت برداشته شود.

اثبات وقوع ضرر چگونه مقدور است

در حوزه حمل‌ونقل برای این‌که دعوا، دعوای تجاری است و درواقع یکی از اصول تجارت تسهیل و سرعت است؛ باید به دو مسأله توجه شود؛ نخست تاجر برایش بسیار سخت است که همیشه در معرض خطر طرح دعوا باشد، زیرا باید زودتر تکلیف دعوا روشن و معلوم شود که آیا مسئول است یا خیر؟ دلیلی که می‌توان در این مورد مطرح کرد این است که آیا طرح دعوا مقرون به صرفه بودن فعالیت تجاری را زیر سوال می‌برد، از طرف دیگر هم باید به صورت آسان و راحت به مسأله رسیدگی شود. به همین علت در کنوانسیون‌های بین‌المللی که ایران به آن پیوسته است (از جمله کنوانسیون ۱۹۲۴ بروکسل یا مشهور به مقررات لاهه در مورد حمل‌ونقل دریایی یا کنوانسیون حمل جاده‌ای یا کنوانسیون ورشو در مورد حمل‌ونقل هوایی و کنوانسیون حمل‌ونقل ریلی) به‌طور کلی برای اثبات ضرر صاحب کالا کافی است یک اعلامیه بدهد. حال سوال این‌جاست که چه زمانی باید اعلامیه بدهد؟ در پاسخ باید گفت به محض این‌که کالا به او تحویل داده شد و همزمان با تحویل کالا باید اعلامیه بدهد که اگر به کالا خسارتی وارد شده است بلافاصله متصدی حمل به صورت کتبی اعلام کند که کالا را تحویل گرفته است. به‌طور مثال به جای ۳۰۰ بسته، ۲۷۱ بسته تحویل گرفته که درواقع ۲۷ بسته کسری وجود دارد. همین اعلامیه و اخطاریه به‌عنوان دلیل اثبات خسارت کفایت می‌کند. این اعلامیه باید در مورد خسارت‌هایی که به چشم می‌آید یا به اصطلاح آشکار است، داده شود. قانون‌گذار در مورد خسارت‌های پنهان فرصت بیشتری داده و آن فرصت بیشتر به این جهت است که ممکن در زمان تخلیه، صاحب کالا خسارت وارد شده را رویت نکرده باشد و خسارت زمان دیگری مشخص شود. حال برای آن‌که کار غیرعادلانه‌ای صورت نگیرد، فرصت ۶ روزه برای حمل‌ونقل جاده‌ای و فرصت سه روزه برای حمل‌ونقل دریایی پیش‌بینی شده است. باید ظرف سه روز از تاریخ دریافت کالا در مورد خسارت‌های پنهان اعلامیه داده شود. اما برخی اوقات خسارت آشکار است و اگر اعلامیه در روز سوم داده شود، فایده ندارد. بنابراین اعلامیه ممکن است داده شود، اما دادگاه بگوید چون این اعلامیه راجع به خسارت آشکار بوده و باید همزمان با تخلیه کالا داده می‌شد، ارزش اثباتی ندارد. اما در مورد خسارت پنهان ارزش اثباتی دارد. این اخطاریه صاحب کالا را از اثبات دلیل معاف می‌کند و طرف مقابل دیگر نمی‌تواند خلاف آن قضیه را ثابت کند و بگوید کالا خسارت ندیده است. متصدی حمل در این صورت باید به دنبال اثبات عدم مسئولیت خودش باشد.

یادداشت

نقش سند در ادله اثبات دعوا

آزیتا قربانی رحیم
حقوقدان و مدرس دانشگاه

یکی از ادله اثبات دعوا سند است که برمبنای ماده ۱۲۸۴ قانون مدنی چنین تعریف شده: «سند عبارت است از هر نوشته که در مقام دعوا یا دفاع قابل استناد باشد.» پس درواقع سند نوشته‌ای است که در اثبات اعمال حقوقی به کار می‌رود و در صورتی این نوشته سند است که به وسیله اشخاصی تنظیم و امضا شود که در ایجاد آن اعمال اثر دارند. اطلاعات کسانی که عمل حقوقی را انجام نداده‌اند، اگر با نوشته‌ای اعلام شود، شهادتنامه است، نه سند.

هر سند اصولا دارای دو قسمت است: یکی محتویات که شامل: عبارات، امضاها، مهرها و اثر انگشت‌هاست و دیگری مندرجات که شامل: مفاد و معنای عبارات است که در سند نوشته شده است.

این سند ممکن است به دو صورت باشد؛ عادی یا رسمی. سند رسمی، سندی است که در اداره ثبت اسناد و املاک، توسط ماموران رسمی یا سردفتران اسناد رسمی، در حدود صلاحیت آنان و مطابق با قانون تنظیم می‌شود هر سندی که با غیر این شرایط تنظیم شده باشد، سند عادی است که باید توجه کرد نسبت به سند رسمی فقط می‌توان ادعای جعل کرد، مناط اعتبار در شرایط سند رسمی برای اثبات اعمال حقوقی تاریخ تنظیم آن است، البته باید دانست که رسمی بودن سند اعتبار مفاد آن را تضمین نمی‌کند و تنها انتساب سند به امضاکننده آن و وقوع مفاد و مضمون سند را معتبر می‌سازد که اصولا مفاد سند چه در اسناد عادی و چه در اسناد رسمی نباید مخالف اخلاق حسنه و نظم عمومی باشد والا از درجه اعتبار ساقط می‌شود. باید دانست که سند رسمی بعد از فسخ و اقاله باطل نمی‌شود، فقط از اعتبار ساقط می‌شود.

گاهی پیش می‌آید که بین اسناد تعارض حاصل می‌شود، از آن‌جایی که درخصوص ادله اثبات دعوی که سند هم یکی از این ادله محسوب می‌شود، تعارض اسناد یا ادله به معنای تقابل و تضاد بین اسناد و ادله ارایه شده به نحوی است که عمل به هر دو یا جمع بین آنها امکان‌پذیر نباشد، برای این‌که بین دو سند تعارض وجود داشته باشد، چند عامل نیازمند است: ۱- حتما دو سند در مقابل هم باشند. ۲- دو سند باید منافی هم بوده و همدیگر را تکذیب کنند. ۳- اسناد باید وحدت موضوع داشته باشند. ۴- دو سند متعارض باید قابلیت استناد داشته باشند.

قانون‌گذار در سال ۱۳۱۰ با تصویب قانون ثبت اسناد و املاک دو هدف عمده را دنبال می‌کرد که یکی تامین امنیت قضائی افراد در جامعه بود و دیگری اعتبار بخشیدن به اسناد رسمی و از این رو برای حل تعارض بین اسناد عادی و رسمی مقرر شد مفاد اسناد رسمی بین تنظیم‌کنندگان قابل انکار نبوده و عدول از آن به‌طور استثنا تابع شرایط خاص است، اما گاهی پیش می‌آید که دارنده سند عادی می‌تواند در مقابل دارنده سند رسمی ادعای عدم اعتبار سند رسمی کند که در این حالت برمبنای قانون آیین دادرسی مدنی خوانده می‌تواند تا نخستین جلسه دادرسی نسبت به سند ارایه‌شده ادعای جعلیت اسناد را مطرح کند که با اثبات این امر برای دادگاه محرز می‌شود سند از اعداد دلایل طرف مقابل خارج شده و تعارض بین اسناد هم از بین می‌رود. گاهی هم ممکن است موضوع سند عادی مشتمل بر اجرای تعهدی در راستای سند رسمی باشد که در این صورت هم با اثبات موضوع ارزش سند عادی بالاتر از سند رسمی قرار می‌گیرد.

در نهایت می‌توان گفت در جایی که ثبت رسمی درخصوص املاک، منافع و حقوق ثبت‌شده اجباری شده، سند عادی از سوی ادارات و محاکم قابل پذیرش نیست مگر این‌که بی‌اعتباری سند رسمی برای دادگاه ثابت شود تا دادگاه بتواند سند عادی را دارای ارزشی بالاتر از سند رسمی قلمداد کند.