

The Encyclopedia of Comparative Jurisprudence and Law

Conditions for the Realization of Civil Liability in Road Transport in Islamic Jurisprudence, Iranian Law, and English Law

Mirdavood Ahadpour¹, Farhad Edrisi^{*2}, Mojtaba Ghafari³

1. Department of Private Law, Se.C., Semnan Islamic Azad University, Iran.

2. Department of Quran and Hadith Sciences, Za.C., Islamic Azad University, Zanzan, Iran .

3. Department of Criminal Law and Criminology, MaSh.C., Islamic Azad University, Mahdishahr, Iran.

* Corresponding Author's Email: edrisi@iau.ir

ABSTRACT

Civil liability is among the most significant legal issues that, with industrial developments and the emergence of modern communication and information technologies, has acquired a new face with novel foundations, conditions of realization, and methods of compensation. In the transportation of goods, depending on the type of commodity that is the subject of the transport contract, different obligations are imposed on the carrier. Generally, the carrier is obligated to perform the contract, i.e., to transport the goods of the contracting party from the sender to the recipient. Alongside this primary obligation, the carrier is required, in accordance with the terms of the contract and commercial custom, to safeguard the merchandise for the entire duration of the contract, to deliver the goods within the stipulated time, and to hand over the merchandise to the person designated in the contract. When the carrier fails to fulfill his obligation and breaches it, his secondary obligation, which is compensation for damages, comes into effect. To establish this secondary obligation, certain conditions must be met for the carrier to be held liable for the damages caused. In Islamic jurisprudence, Iranian law, and English law, although the conditions for the realization of civil liability include a harmful act, damage, and a causal relationship, each of these conditions, depending on the legal perspective and theoretical foundations of each system, has different dimensions. This study, written using a descriptive-analytical method, concludes that the three pillars—harmful conduct, damage and loss, and causal relationship—constitute the conditions for the realization of civil liability of the road carrier in Islamic jurisprudence, Iranian law, and English law. However, in each of these systems, such liability is based on its own particular rules: in Islamic jurisprudence, on principles such as itlaf (destruction), ghurur (inducement into error), and la darar (no harm); in Iranian law, on fault, risk, and related doctrines; and in English law, on fault, duty of care, and related principles. These foundations have led to differences in the conditions for liability, which directly affect the establishment of the carrier's responsibility.

Keywords: *liability, civil liability, harmful act, damage and loss, causation*

How to cite: Ahadpour, M., Edrisi, F., & Ghafari, M. (2026). Conditions for the Realization of Civil Liability in Road Transport in Islamic Jurisprudence, Iranian Law, and English Law. *The Encyclopedia of Comparative Jurisprudence and Law*, 4(1), 1-27.



تاریخ ارسال: ۱۵ خرداد ۱۴۰۴

تاریخ بازنگری: ۱۵ شهریور ۱۴۰۴

تاریخ پذیرش: ۲۳ شهریور ۱۴۰۴

تاریخ چاپ: ۱ فروردین ۱۴۰۵

دانشنامه فقه و حقوق تطبیقی

شرایط تحقق مسئولیت مدنی در حمل و نقل جاده‌ای در فقه اسلامی، حقوق ایران و انگلستان

میرداد احمدپور^۱، فرهاد ادریسی^{۲*}، مجتبی غفاری^۳

۱. گروه حقوق خصوصی، واحد سمنان، دانشگاه آزاد اسلامی، سمنان، ایران.

۲. گروه علوم قرآن و حدیث، واحد زنجان، دانشگاه آزاد اسلامی، زنجان، ایران.

۳. گروه فقه و حقوق اسلامی، واحد مهدی شهر، دانشگاه آزاد اسلامی، مهدی شهر، ایران.

* پست الکترونیک نویسنده مسئول: edrisi@iau.ir

چکیده

مسئولیت مدنی از جمله مباحث بسیار مهمی است که با تحولات صنعتی و پیدایش فناوری‌های نوین ارتباطی و اطلاعاتی، چهره‌ی جدیدی از خود با مبانی نوین، شرایط تحقق و نحوه جبران خسارت جدید می‌یابد. در حمل و نقل کالا، با توجه به نوع کالایی که موضوع قرارداد حمل و نقل قرار می‌گیرد، تعهدات متفاوتی بر متصدی بار می‌شود. در حالت کلی، متصدی متعهد به انجام قرارداد یعنی حمل کالای طرف قرارداد از فرستنده به گیرنده است. در کنار این تعهد اصلی موظف است که طبق مفاد قرارداد و عرف و عادت تجاری و در تمام مدت قرارداد از مال‌التجاره مواظبت نماید و نیز کالا را در مدتی که مقرر شده است به مکان مقرر برساند و مال‌التجاره را به کسی که در قرارداد ذکر شده است تحویل دهد. زمانی که متعهد از عهده تعهد خود برنیاید و آن را نقض کند، تعهد دوم وی که همان جبران خسارت است، آغاز می‌شود. برای اثبات تعهد دوم، شرایطی باید فراهم باشد، تا متصدی مسئول جبران خسارات وارده گردد. در فقه و حقوق ایران و انگلستان، هر چند شرایط تحقق مسئولیت مدنی مشتمل بر فعل زیانبار، ضرر و رابطه انتساب است اما هر کدام از این شرایط بسته به نوع نگاه حقوقی و مبنای در هر کدام از این نظام‌ها، دارای ابعاد متفاوتی است. پژوهش حاضر که به روش توصیفی تحلیلی به نگارش درآمده به این نتیجه می‌رسد که سه رکن؛ رفتار زیانبار، ضرر و زیان و رابطه سببیت، در فقه و حقوق ایران و انگلستان در تحقق مسئولیت مدنی متصدی حمل و نقل جاده‌ای شرط است که در هر یک از این نظام‌ها، مبتنی بر قواعد خاص خود می‌باشد، در فقه مبتنی بر قواعدی همچون اتلاف، غرور، لاضرر و ...، در ایران مبتنی بر تقصیر، خطر و ... و در حقوق انگلستان نیز مبتنی بر تقصیر، مراقبت، تکلیف و ... می‌باشد. این مبانی موجب شده تا شرایط تحقق مسئولیت با تفاوت‌هایی همراه باشد که در برقراری ضمان متصدی حمل و نقل موثر می‌باشند.

کلیدواژگان: مسئولیت، مسئولیت مدنی، فعل زیانبار، ضرر و زیان، سببیت

نحوه استناددهی: احمدپور، میرداد. ادریسی، فرهاد. و غفاری، مجتبی. (۱۴۰۵). شرایط تحقق مسئولیت مدنی در حمل و نقل جاده‌ای در فقه اسلامی، حقوق ایران و انگلستان. *دانشنامه فقه*

و حقوق تطبیقی، ۴(۱)، ۲۷-۱.



مقدمه

مسئولیت مدنی متصدیان حمل و نقل جاده‌ای یکی از مهم‌ترین مباحث حقوقی است که دولت‌ها از بدو شروع این فعالیت با آن روبرو بوده‌اند. در تعریف مسئولیت مدنی اختلاف نظرهای زیادی وجود دارد. در حقوق کامن‌لا^۱، مسئولیت مدنی (Tort) مقتبس از (Tortus) به معنای دگرگونی می‌باشد. این واژه به معنای اشتباه یا خطاست و هنوز هم در بسیاری از کشورها با این عنوان استفاده می‌شود و عبارتست از خطای قانونی که منجر به حق مطالبه خسارت برای زیان‌دیده می‌شود. 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» (Harpwood, 2000). در واقع مسوولیت مدنی در این کشور حقوق خطاهای مدنی و نقض قواعد حاکم بر روابط مدنی است (Cooke, 2009). در خصوص تعریف مسئولیت مدنی از منظر حقوق دانان ایران نیز تعاریف متعدد و متفاوتی بیان شده است که در مجموع با عنایت به این تعاریف می‌توان گفت؛ مسئولیت مدنی تعهد قانونی شخص به جبران ضرر وارده است که با جمع شدن شرایط تحمیل مسئولیت، بر وارد کننده یا واردکنندگان ضرر تحمیل می‌شود. البته این تعریف بیشتر به تعریف مسئولیت مدنی در فقه و نظام حقوقی ایران نزدیک است و در حقوق انگلستان باید به این تعریف سهل‌انگاری در مصادیق مختلف خود نیز اضافه شود.

مسئولیت مدنی، امروزه، با توجه به فناوری‌های نوین ارتباطی و اطلاعاتی و پیشرفت‌های صنعتی چهره جدیدی به ویژه در حوزه حمل و نقل به خود گرفته و همین موضوع منجر به تغییراتی در مبانی و شرایط تحقق مسئولیت مدنی گشته است. از مهمترین مباحث پیرامون مسئولیت مدنی متصدی حمل و نقل که با توجه به تغییر در ماهیت و مبانی مسئولیت مدنی، با تغییرات زیادی همراه

شده، شرایط تحقق آن است. شرایط مسئولیت مدنی در اغلب نظام‌های حقوقی مبتنی بر مبانی شناخته شده‌ای هستند که در راستای جبران خسارت پذیرفته شده‌اند. در فقه اسلامی و نظام‌های حقوقی ایران و انگلستان نیز وضعیت به همین صورت است. فقها، در ابواب مختلفی، مستند به قواعد فقهی سعی در تبیین لزوم جبران خسارات نموده‌اند. از منظر فقهی مبانی مسئولیت مدنی مبتنی بر قواعدی همچون قاعده لاضرر، قاعده اتلاف، قاعده تسبیب، قاعده ضمان ید و قاعده ضمان غرور می‌باشند. با عنایت به قواعد یاد شده، در ارتباط با مسئولیت مدنی از منظر فقهی این نتیجه حاصل می‌شود که؛ ۱- هیچ ضرری نباید بدون جبران بماند (لاضرر و لاضرار فی‌السلام)، ۲- هر کس مال دیگری را تلف کند مسئول جبران آن است (من اتلف مال الغير فهو له ضامن)، ۳- هر کس بر مال دیگری مسئولی شود، ضامن نقص و تلف آن است (علی الید ما اخذت حتی تؤدیه)، ۴- هر کس دیگری را به امری مغرور کند و از این راه زبانی به او برساند باید جبران خسارت نماید (المغرور یرجع الی من غره). در نظام حقوقی ایران، مبانی مسئولیت مدنی در برخی از موارد مقتبس از فقه اسلامی و در برخی از موارد مقتبس از حقوق فرانسه است. تقصیر سنتی‌ترین مبنای نظری برای توجیه لزوم مسئولیت مدنی است. پس از ایرادات وارده بر این نظریه و یکه‌تازی آن، نظریات دیگری همچون خطر، مسئولیت بدون تقصیر و ... نیز در ایران مورد توجه قرار گرفته و در قوانین و مقررات پیرامون ضمان به آن‌ها اشاره گردید. در نظام حقوقی انگلستان، وضعیت متفاوت است. مهمترین مبنای نظری برای تحلیل و توجیه مسئولیت مدنی در این کشور تقصیر است. تقصیر نیز به انواع مختلف ساده، سنگین و سبک تقسیم‌بندی می‌شود که در واقع تقسیم‌بندی‌هایی هستند که از بی‌احتیاطی ناشی می‌شوند. حقوق‌دانان نظام کامن‌لو این شرایط را در مورد ایراد خسارت ناشی از بی‌احتیاطی در چهار مقوله شامل وجود ضرر، تکلیف به مراقبت،

تقصیر و رابطه سببیت طبقه‌بندی کرده و مورد بحث قرار داده‌اند. حقوق دانان ایرانی نیز همچون حقوق‌دانان فرانسوی شرایط تحقق مسئولیت مدنی را در سه مقوله مذکور طبقه‌بندی کرده و مورد بحث قرار داده‌اند.

امروزه با توجه به موضوعات جدید، مبانی سنتی مسئولیت مدنی نمی‌تواند، جوابگوی آن‌ها باشد، بنابراین مبانی نوینی در کنار مبانی سنتی یا به صورت مستقل در باب مسئولیت مدنی در نظام‌های حقوقی ایران و انگلستان مطرح شده و در قوانین و مقررات جاری مورد استفاده قرار گرفته‌اند. با توجه به این مبانی، شرایط تحقق مسئولیت مدنی نیز با تفاوت‌هایی همراه شده است از جمله اینکه، فعل زیانبار، ضرر و رابطه سببیت دارای ابعاد متفاوتی شده است و در اسباب مسئولیت، تقصیر با اشکال نوینی همراه می‌باشد. در این پژوهش بعد از تبیین مختصری در خصوص حمل و نقل جاده‌ای در حقوق ایران و انگلستان، به بررسی شرایط تحقق مسئولیت مدنی پرداخته و موضع فقهی و حقوقی پیرامون هر یک مورد تحلیل و بررسی قرار می‌گیرد.

بند اول: حمل و نقل جاده‌ای و متصدیان آن

حمل و نقل و یا ترابری به انتقال انسان یا کالا از جایی به جای دیگر اطلاق می‌شود. این واژه از پیشوند پارسی «ترا» به معنی فراسو و آنسو و واژه‌ی «بری» از فعل بردن ساخته شده است. پیشوند ترا، از پیشوندهای کهن زبان پارسی است که در پارسی باستان نیز همین کاربرد را داشته است. بنابراین ترابری از دید واژگانی به معنی بردن به آنسوی دیگر است. «تصدی» به فتح دال واژه‌های عربی از ریشه «صدی» از وزن باب تفعّل است که به معنای مبادرت کردن و به کاری پرداختن می‌باشد. البته معانی مصدری و اسمی دیگری نیز برای آن وجود دارد که عبارتند از: در مقابل کسی یا چیزی قرار گرفتن، رویارویی و مواجه شدن و مقاومت و مقابله (Qayyim, 2002) اما در ادبیات فارسی این واژه بیشتر به معنای بر عهده گرفتن کاری و مبادرت نمودن به انجام امری بکار می‌رود

(Moeen, 1981). اسم فاعل تصدی «متصدی» به کسر دال است. در فرهنگ‌های معتبر فارسی از جمله فرهنگ معین واژه مزبور این‌گونه تعریف شده است: «متصدی کسی است که مباشر شغلی باشد یا متصدی کسی است که اشتغال به کار دارد» (Moeen, 1981). از بین انواع روش‌های حمل و نقل، حمل و نقل جاده‌ای جایگاه ویژه خود را دارد و دارای قدمت طولانی می‌باشد و گفته شده است که اغلب حمل و نقل بین کشورهای اروپایی از طریق حمل و نقل جاده‌ای صورت می‌گرفته است. جاده، راه یا مسیری قابل شناسایی بین دو یا چند مکان تعریف می‌شود که معمولاً با وسایل نقلیه زمینی، هوایی و ریلی پیموده می‌شود. برای هر کدام از این وسایل نقلیه نیز متصدی خاص آن پیش‌بینی که ممکن است این متصدیان عمومی یا خصوصی باشند. متصدیان عمومی از وظایف و مسئولیت‌های قانونی بیشتر و متفاوتی نسبت به متصدیان خصوصی برخوردارند.

از همین‌رو در حقوق انگلستان، متصدیان حمل و نقل جاده‌ای به دو دسته متصدیان حمل و نقل جاده‌ای عمومی و متصدیان حمل و نقل جاده‌ای خصوصی تقسیم‌بندی شده‌اند اما چنین تفکیکی در نظام حقوقی ایران مورد شناسایی قرار نگرفته است. در حقوق انگلستان در تعریف متصدی عمومی گفته شده است: «متصدی حمل و نقل عمومی از نظر تاریخی دارای یک موقعیت ویژه در سیستم کامن‌لا است. متصدی حمل و نقل عمومی به عنوان فردی شناخته می‌شود که دارای جا و محل فیزیکی بوده، به عموم مردم اعلام می‌نماید که اگر تمایل به استخدام او داشته باشند، در برابر مزدی معین، بدون تبعیض آن‌ها را به عنوان مسافر و 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 کامن‌لا از نظر سنتی دارای مسئولیت مشخص و متمایز است با وجود، محدوده وظیفه مراقبت متصدی حمل و نقل عمومی

در عین حال 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 چنانچه متصدی بر عهده بگیرد که کامیون یا راننده‌ای در اختیار صاحب کالا قرار دهد، در این صورت 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 (Katouzian, 2013). اما در نظام حقوقی ایران بدون تفکیک مسئولیت مدنی متصدی عموم از مسئولیت مدنی متصدی خصوصی، با توسل به نظریه‌های مختلف نظیر اماره واقعی مسئولیت، اماره تقصیر، قاعده موضوعی، وضعیت حقوقی خاص و بالاخره 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.

بند دوم: مسئولیت مدنی در فقه، حقوق ایران و انگلستان

مسئولیت مدنی از جمله مباحثی است که دارای پیشینه فقهی نیز می‌باشد. در این نظام، مسئولیت مدنی با استناد به قواعد فقهی متعددی مورد توجه قرار گرفته و در اثبات آن مورد استناد بوده است. با ماله و بررسی‌های صورت گرفته، در مجموع می‌توان موارد ذیل را از جمله مهمترین قواعد فقهی در باب مسئولیت مدنی بیان کرد:

۱. از جمله قواعد مشهور فقهی که فقیهان در مورد مبنای ضمان به آن تمسک جسته‌اند، قاعده اتلاف است، مفاد قاعده اتلاف در عبارت «من أتلف مال الغير فهو له ضامن»، مندرج است معنای قاعده این است که هرگاه کسی مال دیگری یا منابع مترتب بر آن را بدون اذن صاحبش تلف کند، در برابر صاحب آن ضامن و مسئول

در کشورهای پیرو سیستم کامن‌لا، همانند انگلیس و ایالات متحده آمریکا، با یکدیگر متفاوت بود و تا حدودی از سیستم سنتی فاصله گرفته‌اند (Beale, 2004).

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 کرد باشد. متصدی حمل و نقل خصوصی تعهدی برای پذیرفتن کالا برای حمل ندارد، لکن زمانی که کالا را برای حمل پذیرفت، تعهداتش از طریق قرارداد و 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 و یا کارکنانش مراقبت‌های متعارف را انجام داده‌اند از مسئولیت معاف کند متصدی حمل و نقل خصوصی به‌طور معمول تحت شرایط مندرج در قرارداد با توجه به قوانین مدون لازم‌الاجرای موجود، حمل و نقل را انجام می‌دهد (Beale, 2004).

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

است، خواه تلف از روی علم و قصد باشد یا نه (Makarem Shirazi, 2004). عنوان اتلاف در فقه از عناوین مسئولیت بدون تقصیر است و تقصیر از روی جهل و غفلت را نیز در بر می‌گیرد، زیرا عبارت مورد اشاره در زمینه اتلاف هم اتلاف از روی تقصیر را شامل شودیم و هم اتلاف بدون تقصیر و از روی جهل و غفلت را در بر می‌گیرد بنابراین نکته‌ای که از این قاعده به دست می‌آید؛ شمولیت قاعده درباره عمد و غیرعمد است، زیرا حکم وضعی ضمان اختصاص به حالت عمد نداشته و شامل موارد شبه عمد و خطا هم میشود و همین وضعیت درباره تلف مال هم صورت می‌پذیرد و تلف را به هر صورتی که باشد باید موجب ضمان دانست (Jafarpour et al., 2017).

۲. قاعده لاضرر یکی دیگر از مشهورترین قواعد فقهی است؛ که در بیشتر ابواب فقه به آن استناد می‌شود، به طوری که کمتر بابی از فقه می‌توان یافت که از استناد به آن و مصادیق و فروع مربوط به آن خالی باشد، این قاعده به لحاظ عمومیت، بخش مهمی از کتب فقهی به خود اختصاص داده و توجه فقها را به خود معطوف داشته به طوری که بسیاری از اعظام با نگارش رساله‌های مستقل به بررسی آن همت گماشته‌اند. اکثر فقهایی امامیه معتقد هستند که قاعده لاضرر توان اثبات ضمان را ندارد و نمی‌تواند به عنوان یکی از موجبات ضمان مورد استناد قرار گیرد و کاربرد این قاعده را در نفی حکم ضرری می‌دانند، نه اثبات ضمان، مرحوم نائینی از جمله فقهایی است که معتقد است قاعده لاضرر تنها نفی حکم ضرری می‌کند و اثبات حکم نمی‌کند (Gharavi Na'ini, 1994) اما در مقابل گروه دیگری از فقها قائل به این امر هستند که با استناد به

این قاعده می‌توان حکم به ضمان زیان زننده داد که این نظر به نظر نگارنده مقبول‌تر به نظر می‌رسد، شهید ثانی از جمله فقهایی است که این نظر را پذیرفته است (Ameli, 1937). بنابراین؛ با پذیرش نظر دوم چنانچه از وجود حکمی، خواه حکم تکلیفی و خواه حکم وضعی، ضرری برای کسی پیش آید، به استناد قاعده لاضرر، ورود ضرر نفی می‌شود و اگر ضرر از مصادیق اتلاف و تسبیب باشد، به موجب قواعد اتلاف و تسبیب حکم به جبران ضرر می‌داده شود، اما اگر از مصادیق موارد ذکر شده نبوده و از نبود حکم، ضرر و زیانی متوجه کسی شود، به استناد قاعده لاضرر م‌توانی اثبات ضمان نمود و حکم به جبران خسارت داد.

۳. قاعده غرور از جمله قواعد معروف و مشهور فقهی و حقوقی بلکه مسلم و قطعی، نزد فقهایی عظام است خلاصه مضمون قاعده همان‌گونه که از ادله‌اش استفاده می‌شود این است که اگر کسی از راه عمل و یا گفتاری، کسی را فریب دهد و از این ناحیه به او ضرر و خسارتی وارد کند، آن‌کسی که مغرور شده حق دارد شرعاً و قانوناً به کسی که فریبش داده رجوع کند و تمام خسارات و غرامات وارده را از او مطالبه نماید اگرچه فریب دهنده قصد خدعه هم نداشته باشد، بلکه اگر فریب دهنده جاهل و یا امر بر او مشتبه شده باشد و یا خودش از ناحیه دیگری فریب خورده باشد، بر او واجب است ضرر و زیان وارد شده بر مغرور را جبران نماید و شرعاً ضامن خواهد بود، اما چنانچه از اقدام غار ضرری متوجه شخص ثالث گردد؛ در این مورد ثالث نیز می‌تواند به هر یک از غار یا مغرور رجوع کرده و جبران خسارت خود را بخواهد.

۴. قاعده «من له الغنم فعلیه الغرم» یکی دیگر از قواعد مسلم فقهی است که خسارت‌های متنوع دنیای معاصر سبب گردیده حقوق دانان به این قاعده توجه نمایند، بر اساس این قاعده هر کس که غنم و منفعت برای اوست، غرم و خسارت نیز بر عهده او خواهد بود. با این وصف استناد به این قاعده در باب مسئولیت مدنی شخص منتفع در شرایط خاص به عنوان تأیید ادله مسئولیت مدنی می‌تواند مورد پذیرش قرار گیرد (Jafarpour et al., 2017) و مبنای مناسب برای مباحثی همچون خسارت در حمل و نقل محسوب گردد.

در نظام حقوقی ایران، قواعد و مقررات قانونی (به‌ویژه قوانین ماهوی) آمیزه‌ای از فقه اسلامی و قوانین اقتباس شده از حقوق اروپایی است. به همین دلیل مبنای به دو دسته؛ مبنای فقهی و مبنای حقوقی تقسیم‌بندی و در بررسی موضوعات مورد توجه قرار می‌گیرند. منظور از مبنای فقهی، مبنای هستند که فقهای اسلام به طور عام و فقهای امامیه به طور خاص در ارتباط با موضوعی خاص بیان کرده‌اند. در مورد مسئولیت مدنی نیز نظرات و قواعد متعدد فقهی بیان گردیده که اثر آن را می‌توان در متون فقهی به جای مانده از آن‌ها شاهد بود. از بین این نظریات و قواعد فقهی؛ قاعده لاضرر، قاعده تسبیب، قاعده اتلاف و قاعده ضمان ید بیشتر از سایر قواعد و مبنای می‌توانند در توجیه مسئولیت مدنی متصدیان حمل و نقل مورد استفاده قرار بگیرند. در حقوق ایران مسئولیت‌های مدنی یا مبتنی بر تقصیرند و یا بدون تقصیر؛ تقسیم‌بندی که بی‌شبهت با تقسیمات کلی حاکم بر حقوق انگلستان نیست. ماده‌ی ۱ قانون مسئولیت مدنی و قاعده‌ی تسبیب بیان‌کننده‌ی ماهیت مسئولیت‌های مبتنی بر تقصیرند و اتلاف نماد مسئولیت‌های بدون تقصیر محسوب می‌شود. تصویب قانون مسئولیت مدنی در سال ۱۳۲۹، تحت تأثیر حقوق اروپایی به معنای تثبیت جایگاه مسئولیت مبتنی بر تقصیر در ایران بوده است. رابطه‌ی ماده‌ی ۱

قانون مسئولیت مدنی با ماده‌ی ۳۲۸ قانون مدنی را باید رابطه‌ی عموم و خصوص مطلق دانست نه عموم و خصوص من وجه. زیرا در ماده‌ی ۳۲۸ برای جبران زیان سه شرط لازم است: وجود ضرر، عمل زیان بار، رابطه‌ی سببیت. بنابراین در صورت وجود این سه شرط بدون نیاز به اثبات تقصیر، خسارت باید جبران شود. اما ماده ۱ ق.م.م، امر دیگری را بر سه مورد فوق افزوده است. در این قانون اثبات تقصیر (عمدی یا غیرعمدی) به عهده‌ی شاکی یا زیان دیده قرار داده شده است.

به طور کلی در انگلستان می‌توان انواع مسئولیت‌های مدنی را به سه دسته تقسیم نمود: مسئولیت ناشی از بی‌احتیاطی، مسئولیت ناشی از عمد و مسئولیت بدون تقصیر. با این وجود بعضی حوزه‌های مسئولیت مدنی را نمی‌توان زیر مجموعه‌ی واقعی هیچ‌یک از سه دسته فوق قرار داد. مثلاً «مسئولیت مدنی ناشی از کالاهای» را می‌توان تلفیقی از مسئولیت‌های بدون تقصیر و مسئولیت‌های ناشی از بی‌احتیاطی دانست (Cooke, 2009). یا برای مثال در حقوق انگلستان خسارات ناشی از سوانح و تصادفات رانندگی را زیر مجموعه‌ی مسئولیت‌های ناشی از بی‌احتیاطی در نظر می‌گیرند حال آنکه سازگاری قواعد حاکم بر آن با مسئولیت‌های بدون تقصیر بیشتر است (Stapleton, 1998). ویژگی مشترک هر سه دسته‌ی کلی مسئولیت آن است که همگی در جهت حمایت از منافع زیان دیده گام بر می‌دارند. با این وجود تفاوت‌هایی کلی بین این دسته‌ها وجود دارد: برای مثال مسئولیت‌های ناشی از بی‌احتیاطی، غیرمنسجم‌ترین حوزه‌ی حقوق مسئولیت مدنی آمریکا و انگلستان محسوب می‌شود، در حالی که مسئولیت ناشی از عمد، منسجم‌ترین حوزه بوده و مسئولیت بدون تقصیر نیز، حد وسط این دو می‌باشد (نه هم چون بی‌احتیاطی غیر منسجم است و نه هم چون عمد، سازمان‌یافته و منسجم). یا مباحث مربوط به عملکرد متعارف و معقول اشخاص (یا شخص معقول و متعارف، به عنوان الگویی برای

رعایت احتیاط و مراقبت لازم و اجتناب از ورود زیان به غیر) بیشتر در مسئولیت‌های ناشی از بی‌احتیاطی مطرح می‌گردد نه مسئولیت ناشی از عمد یا بدون تقصیر. با این وصف در مسئولیت‌های بدون تقصیر و ناشی از عمد نیز می‌توان رد پایی از معیار معقول و متعارف بودن را مشاهده نمود. همچنین در مسئولیت‌های بدون تقصیر بحث وجود تکلیف در رعایت احتیاط و مراقبت مطرح نمی‌شود، در حالی که در بی-احتیاطی «تکلیف» امری است غیرقابل اغماض و در مسئولیت‌های عمدی هم به صورت ضمنی و تلویحی وجود دارد. از دیگر تفاوت‌های موجود آن است که مسئولیت ناشی از بی‌احتیاطی نه هم چون مسئولیت‌های عمدی ذاتاً خطاست و نه همانند مسئولیت‌های بدون تقصیر، به دلیل مخاطره آمیز بودن، خطریا ریسک به وجود آمده، بلکه عملی است مشروع که صرفاً به دلیل بی‌دقتی و بی‌توجهی مرتکب، مسئولیت به بار آورده است.

بند سوم: شرایط تحقق مسئولیت مدنی

به‌طور کلی در فقه و نظام‌های حقوقی ایران و انگلستان، شرایط تحقق مسئولیت مدنی در حمل و نقل جاده‌ای مشتمل بر فعل زیانبار، ضرر و زیان وارده و رابطه سببیت است. با این وجود، در هر یک از نظام‌های یاد شده، شرایط یاد شده با تعاریف و ابعاد جدیدی مورد توجه قرار گرفته‌اند که نتیجه را در جبران خسارات وارده با تفاوت‌هایی مواجه کرده است. در ادامه به تبیین هر یک از این شرایط و نوع تفسیر فقهی و حقوقی از آن‌ها می‌پردازیم.

الف: فعل زیانبار در فقه، حقوق ایران و انگلستان

اولین رکن برای تحقق مسئولیت مدنی، وجود رفتار زیان‌باری می‌باشد که از انسانی صادر گردیده، چه این رفتار به طور مستقیم منجر به ورود خسارت بر دیگری شده، یا اینکه به گونه‌ای غیرمستقیم، سبب تحمیل زیان بر دیگران گردد. در بحث از فعل زیانبار، حقوق‌دانان به بررسی نحوه ایراد خسارت و رفتار و اعمال

یا جایگاهی که موجب شناخت مسئولیت می‌شود می‌پردازند. در بحث مسئولیت مدنی متصدی حمل و نقل، صرف وجود ضرر نمی‌تواند مبنای مسئولیت متصدی باشد، بلکه شخص باید مرتکب رفتار زیانباری شده باشد که «اخلاقاً بتوان آن را مورد ملامت قرار داد. بنابراین؛ در مسئولیت مدنی متصدی حمل و نقل نیز، رفتار زیانبار از جمله ارکانی است که جهت تحقق مسئولیت مدنی باید اثبات گردد. تا زمانی که فعل زیانباری رخ نداده و در اثر عامل خارج از کنترل یا خارجی که اراده متصدی در آن نقشی نداشته، بحث در خصوص مسئولیت مدنی منتفی است.

در حالت کلی، فعل زیانبار اعم از عمل حقوقی (مثل تظاهر فریبنده به وکالت داشتن از طرف دیگری) و یا عمل غیرحقوقی (مثل در اختیار قراردادن مال دیگری از سوی فریبنده به فریب خورده) است. بی‌گمان انسان در اجتماع دارای تفکرات و اعمال و افعال مختلفی است که این لازمه زندگی و حیات اجتماعی نیز هست. گاه در این بین محدوده فعالیت شخصی با دیگر اشخاص جامعه برخورد پیدا می‌کند و ممکن است زیان‌هایی را در پی داشته باشد، اما باید اضافه کرد که نمی‌توان هر عملی که منجر به زیان دیگران می‌شود را موجب مسئولیت مدنی فاعل دانست، بلکه فعالیت‌های زیان‌باری موجب مسئولیت مدنی شناخته می‌شود که دارای شرایط ویژه‌ای باشد. فعل زیانبار ممکن است به صورت عمل مثبت و وجودی محقق شود و همچنین ممکن است به صورت ترک فعل موجب ضرر و زیان به دیگری خواهد شد.

از منظر فقهی، تفاوت اصلی قاعده‌ی ید با مسئولیت مدنی، ضرورت وجود فعل زیانبار در مسئولیت مدنی می‌باشد، چرا که در قاعده‌ی ید، شخصی که بر مال دیگری استیلا دارد، ضامن تمام خساراتی می‌باشد که تا زمان بازگرداندن آن مال به صاحبش بر آن وارد می‌گردد و هیچ‌گونه توجیه و عذری نسبت به تلف یا عیب مال مورد پذیرش نیست. اما در مسئولیت مدنی، شخص به جهت فعل یا ترک فعلی که سبب نقص یا تلف مال دیگری شده، مسئول

و ملزم به جبران خسارت می‌باشد، لذا وجود رفتار زیانبار از جمله ارکان اساسی تحقق مسئولیت مدنی می‌باشد.

فعل زیانبار به عنوان یکی از ارکان مسئولیت مدنی، به دو صورت فعل مثبت و ترک فعل واقع می‌شود. فعل اعم از اینکه به صورت مباشرت یا تسبیب باشد و باعث ورود ضرر شود مسئولیت آور است. البته فعل زیانبار باید در نظر اجتماع ناهنجار باشد و از لحاظ اخلاقی ورود ضرر باید ناشایسته باشد، قانون‌گذار مصادیق اعمال زیانبار را تعیین ننموده است زیرا تقصیر مدنی با تقصیر کیفری تفاوت دارد و مفهوم عرفی و اجتماعی دارد تا آنجایی که در مواردی، ضرورت‌های اخلاقی، اجرای حقی را که قانون برای اشخاص قایل شده است محدود می‌کند. با توجه به وجود مسئولیت‌های بدون تقصیر در حقوق ایران اشاره به لزوم نامشروع بودن فعل ضروری است هر چند که از ماده ۱ قانون مسئولیت مدنی چنین مفهومی استنباط نمی‌شود. اما، عبارت بدون مجوز قانونی در ماده یک قانون مسئولیت مدنی برای بیان موارد استثنایی که شخص با مجوز قانونی به دیگری ضرر می‌زند اما مسئولیت بر او بار نمی‌شود مفید است و نشان می‌دهد عمد و بی‌احتیاطی در صورتی که بدون مجوز قانونی باشد باعث ایجاد مسئولیت می‌شود. در نظام کامن‌لا فعل مثبت همانند حقوق ایران صرفاً فعل مادی نیست و شامل اعمال و فعالیت‌های اعتباری مانند فسخ نامناسب یک قرارداد نیز می‌شود و چنانچه ترک فعلی صورت بگیرد مانند آن است که جرمی ارتکاب یافته و باعث ایجاد مسئولیت می‌شود. در موارد بی‌احتیاطی (تقصیر) نیز برای ایجاد مسئولیت نیاز به وجود یک وظیفه‌ی قانونی نقض شده می‌باشد که قبلاً به وسیله‌ی قانون مشخص شده است. از ترکیب این دو شرط، تقصیر به وجود می‌آید. اما ترک فعل محض بدون وجود یک وظیفه قانونی در این نظام به ندرت وجود دارد و محدود به مواردی است که ترک فعل ضمن عمل خاصی به وقوع می‌پیوندد (Amini & Mohammadnezhad, 2012).

نکته مهم دیگر در باب فعل زیانبار به عنوان رکن مسئولیت مدنی این است که باید بین رفتارهای زیانبار مشروع و نامشروع قائل به تفکیک شد و تنها رفتارهای زیانبار نامشروع یا غیرقانونی را مشمول قواعد مسئولیت مدنی محسوب کرد. بنابراین؛ «فعل زیانبار باید از نظر اجتماعی ناهنجار تلقی شود و اخلاق عمومی ضرر را ناشایسته بدانند. در برخی قوانین مانند قانون مدنی فرانسه، برای بیان نامشروع بودن کار زیانبار مفهوم تقصیر را کافی دانسته است زیرا ارتکاب تقصیر در نظر قانون یا عرف ناپسند است و نیازی به تصریح دوباره نیست. اما این تعبیر در صورتی صحیح است که تقصیر را تنها منبع مسئولیت بدانیم. ولی در نظام‌های حقوقی که مسئولیت بدون تقصیر، هرچند استثنایی، وجود دارد، اشاره به لزوم نامشروع بودن فعل لازم است. به همین دلیل در قانون مدنی کشورهایی چون سوئیس و آلمان آمده است که کار زیانبار بایستی بر خلاف قانون و یا نامشروع باشد. در ماده اول قانون مسئولیت مدنی با اینکه مبنای مسئولیت را تقصیر دانسته مقرر می‌دارد: «هرکس بدون مجوز قانونی عمداً یا در نتیجه بی-احتیاطی به جان یا سلامتی یا مال یا آزادی یا حیثیت یا شهرت تجارتی یا به هر حق دیگر که به موجب قانون برای افراد ایجاد گردیده لطمه‌ای وارد نماید که موجب ضرر مادی یا معنوی دیگری شود مسئول جبران خسارت ناشی از عمل خود می‌باشد» این بیان مفهومی را که بدان اشاره کردیم نمی‌رساند، ولی می‌تواند زمینه مناسبی برای تحلیل‌های حقوقی به وجود آورد. امروزه باید این را بپذیریم که حقوق هیچ ملتی را نمی‌توان در چارچوب قوانین محدود کرد زیرا قانون می‌تواند به عنوان اصل و راهنما برای هدایت جامعه مفید باشد. برای ایجاد مسئولیت مدنی منع قانونی ضرورت ندارد، زیرا در این صورت با مسئولیت کیفری مخلوط خواهد شد، همچنین اجازه قانون نیز همیشه کار زیانبار را مباح نمی‌سازد زیرا گاه ضرورت‌های اخلاقی اجرای حقی که قانون به افراد داده است را محدود می‌کند» (Katouzian, 2013). در

بررسی رفتار زیانبار به عنوان یکی از ارکان مسئولیت مدنی متصدی حمل و نقل باید بیان داشت که این رفتار ممکن است از روی عمد یا خطا ارتکاب یابد اما در هر آنچه که در این بین در حقوق ایران و انگلستان مورد توجه قرار گرفته، نقش عنصر تقصیر در ارتکاب فعل زیانبار است.

(۱) نقش عنصر تقصیر در ارتکاب رفتار زیانبار

تقصیر هم در نظام حقوقی ایران و هم در نظام حقوقی انگلستان، به عنوان رهیافتی برای اثبات مسئولیت مدنی مورد توجه قرار گرفته است. همان گونه که بیان شد؛ تقصیر ممکن است به صورت عمدی یا غیرعمدی باشد که در نظام حقوقی انگلستان از تقصیر غیرعمدی به عنوان یکی از مصادیق مسئولیت مدنی تحت عنوان بی احتیاطی یاد شده است، اما در نظام حقوقی ایران، تقصیر به عنوان خطای جزایی محسوب گردیده که قبلاً مشتمل بر چهار عنوان بی احتیاطی، بی مبالاتی، عدم مهارت و عدم رعایت نظامات دولتی بیان گردیده بود، ولی در جدیدترین اراده مقنن در ایران، تقصیر اعم از بی احتیاطی و بی مبالاتی بیان شده است و سایر صور تقصیر تحت هر یک از مصادیق بی احتیاطی و بی مبالاتی شناسایی شده است. یکی از مهمترین موضوعاتی که در رکن زیانبار بودن فعل ارتكابی در مسئولیت مدنی در حالت کلی و مسئولیت مدنی متصدی حمل و نقل در حالت خاص مورد مطالعه و تحلیل قرار گرفته، تقصیر است. اینکه عنصر تقصیر چه نقشی در تحقق فعل زیانبار و به تبع آن مسئولیت مدنی متصدی حمل و نقل به دنبال دارد موضوعی است که نیازمند بررسی جامع از منظر فقهی و حقوق ایران و انگلستان است.

با بررسی مبانی مسئولیت مدنی در فقه، به این نتیجه می‌رسیم که چند قاعده در فقه هستند که به عنوان مدرک اصلی ضمان مورد استفاده قرار می‌گیرند که در برخی از آنها تقصیر در تحقق مسئولیت ضروری است و در برخی دیگر نیازی به وجود عنصر تقصیر نمی‌باشد. حسب قاعده اتلاف، عنصر تقصیر و عمد شرط

مسئولیت فاعل زیان، شناخته نشده است و چنان چه شخص مال دیگری را تلف کند ملزم به جبران خسارت خواهد بود. خواه از روی عمد باشد و خواه قصد اتلاف نداشته باشد. هر چند که باید بین فعل مباشر و تلف رابطه‌ی علیت عرفی وجود داشته باشد تا مسئولیت مدنی تحقق یابد. چنان چه شخصی بر اثر انفجار روی مالی پرتاب شود هر چند که سبب تلف شده است اما مسئول دانستن او به دلیل انتساب نداشتن ضرر وارده دشوار است. حسب قاعده تسبیب، شخص مقدمه تلف را فراهم می‌کند و در واقع دست به کاری می‌زند که اگر آن عمل نباشد تلف نیز رخ نمی‌دهد. البته منظور از عمل اعم است از فعل یا ترک فعل که صورت مثبت آن مثل این است که شخصی سنگی را در پیاده رو بیندازد و رهگذری پایش بلغزد و بشکند. فعل منفی، ترک فعلی است که سبب ورود خسارت بر غیر شود. خواه ناشی از قرارداد باشد؛ خواه ناشی از وظایف قانونی که همه‌ی این اقسام از موارد تسبیب است. اختلاف اتلاف و تسبیب هم در این است که در اتلاف همیشه فعل مثبت موجب ورود خسارت میشود در تسبیب، زیان، مع الواسطه متوجه دیگری می‌شود و با ترک فعل هم ورود زیان متصور است (Mohaqeq Damad, 2003). تسبیب در صورتی باعث ایجاد مسئولیت می‌شود که از لحاظ عرفی، تجاوز و عدوان باشد. لذا برخلاف آنچه در اتلاف گفته شد تقصیر یکی از ارکان مسئولیت است (Mohaqeq Damad, 2003). بر اساس قاعده غرور، چنانچه شخص مرتکب عملی شود که باعث فریب دیگری شود و آن فریب خورده زیانی به دیگری وارد نماید شخص فریب‌دهنده ضامن است. آن چه در بحث ضمان غرور حایز اهمیت است، جهل مغرور نسبت به غیر واقعی بودن قول غار است. در خصوص لزوم آگاهی داشتن از واقع و قصد فریب مغرور در فقه اختلاف است. به نظر مشهور وقتی کسی حقیقت را می‌داند ولی قصد فریفتن دیگری را ندارد هرگاه اعمالش در نظر عرف باعث اضرار به دیگری شود، ضامن

زیانبار بدانند، صاحب حق در صورت استفاده، مسئول جبران خسارات ناشی از آن‌ها نیست زیرا اجرای حق، اصولاً نباید ضمان-آور باشد" (Qasemzadeh, 1999).

هر یک از افراد جامعه وظیفه دارد که در رفتار خویش احتیاط و دقت را رعایت بکند به طوری که از رفتار او زیانی متوجه دیگران نگردد، مرسوم است که تجاوز و انحراف از رفتار شخص متعارف تقصیر محسوب می‌شود. در تحلیل اقتصادی حقوق هم، از رفتار انسان معقول سخن به میان می‌آید؛ شخص متعارف کسی است که معیارها و ضوابط عرف را مراعات کند و مطابق آن عمل نماید؛ (جعفری لنگرودی، ۱۳۷۸: ۶۱۲). منظور نویسندگان در بیشتر موارد از شخص محتاط نیز همان شخص متعارف است؛ شخص محتاط کسی است که مرتکب غفلت و مسامحه (بی احتیاطی) نشود، (قاسم‌زاده، ۱۳۷۸: ۹۳-۸۸). در غالب موارد شخص متعارف نیز چنین است اما ممکن است پاره‌ای از اشتباهات هم از شخص متعارف سر بزنند. منظور از شخص معقول کسی است که با اندیشه سود و زیان، نتایج عملکرد خود را محاسبه می‌کند و رفتاری را برمی‌گزیند که بیشترین منفعت را برای او به دنبال داشته باشد. فرض رفتار انسان معقول، بیشتر برای پیش‌بینی عکس‌العمل افراد در برابر قواعد حقوقی به کار می‌رود، ولی از آن به عنوان معیار تشخیص تقصیر نیز استفاده می‌شود، معروف‌ترین نظری که در این باره داده شده، به قاعده‌مند شهرت دارد.

قاعده‌مند، این نظر را مطرح می‌کند که برای تشخیص تقصیر فرد، باید دید آیا او احتیاط لازم را انجام داده است یا نه. برای تعیین میزان احتیاط لازم هر شخص نیز باید دو موضوع را بررسی کرد؛ اول اینکه احتمال وقوع حادثه چه میزان بوده، دوم این مطلب که حادثه‌ای که احتمال آن می‌رفته چه قدر خسارت به بار می‌آورده است.

$PA < W(B < PL)$ در این فرمول، احتمال حادثه با p ، شدت خسارات با A و میزان احتیاط لازم با w نشان داده شده است؛

است. اگر حقیقت را نداند، عده‌ای معتقدند باز هم غرور محقق می‌شود زیرا فعل این شخص، دیگری را مغرور کرده است و جهل او رابطه علیت را از بین نمی‌برد. اما عده‌ای دیگر غرور را به معنای تدلیس می‌دانند و در مورد جاهل به غرور استناد نمی‌کنند. در تعدیل این نظرات باید گفت چنان چه تقصیری به غار نسبت داده شود، غرور محقق می‌شود هر چند که او قصد فریب نداشته و جاهل باشد. اما هرگاه تقصیری را نتوان به او نسبت داد اغراء تحقق نمی‌یابد خواه جاهل باشد یا عالم. معیار تقصیر نیز اقدام نامتعارف شخص است که همان معیار نوعی است. یکی از عوامل رافع مسئولیت استیमान است یعنی امین مسئول ورود خسارات وارد شده به مال مورد امانت نیست. اما چنان چه مرتکب تقصیر شود، صفت امانت از بین می‌رود و از این به بعد ضامن می‌شود. برای تحقق تعدی و تفریط نیازی نیست که امین حتماً قصد تجاوز داشته باشد و معیار تقصیر نیز نوعی است؛ نه شخصی. از آن چه در مورد مبانی مسئولیت در فقه گفته شد، به نظر می‌رسد که مسئولیت مدنی در فقه مبانی واحدی ندارد؛ گاه مسئولیت مبتنی بر تقصیر است و گاه تقصیر جایگاهی در تحقق مسئولیت ندارد (Amini & Mohammadnezhad, 2012).

اما از منظر حقوقی چه در حقوق ایران و چه در حقوق انگلستان، "وجود تقصیر می‌تواند در توجه مسئولیت به هر یک از طرف‌های حادثه و میزان مسئولیت مؤثر باشد؛ به علاوه، عنصر تقصیر هنوز هم از جهت تحلیل اقتصادی قابل بررسی است، زیرا تحلیل اقتصادی حقوق، نظام مسئولیت را در فروض مختلف، از جمله تقصیر و عدم تقصیر مطالعه و آثار آن‌ها را با هم مقایسه می‌کند؛ این کار باعث شناسایی نقاط قوت و ضعف یک قاعده حقوقی می‌شود؛ تحلیل اقتصادی همچنین تلاش دارد تا بهترین معیار و ملاک را برای سنجش و ارزیابی تقصیر ارائه نماید. به طور کلی نفس حق، برای دارنده‌اش توانایی ایجاد می‌کند و این توانایی برای دیگران محدودیت می‌آورد، اگر عرف این گونه محدودیت‌ها را

بنابراین، برای تعیین میزان مناسب احتیاط و احراز تقصیر، به حاصل ضرب خسارت وارده در احتمال وقوع حادثه، توجه می‌شود؛ اگر هزینه احتیاط انجام شده، کمتر از حاصل ضرب خسارت وارده در احتمال وقوع حادثه باشد، احتیاط کافی صورت نگرفته و شخص مقصر قلمداد می‌شود، هر چه احتمال وقوع حادثه و یا میزان خسارت احتمالی آن بیشتر باشد، میزان احتیاط لازمی که شخص باید به کار ببندد تا از مسئولیت مبری شود، بیشتر است؛ برای مثال، فرض کنید شخصی که موظف به رعایت احتیاط بوده، ۳ واحد برای احتیاط هزینه کرده است، احتمال حادثه ۵ درصد است و اگر حادثه روی دهد ۱۰۰ واحد خسارت به بار می‌آورد (Bariklou, 2014).

به‌طور کلی، تحلیل اقتصادی حقوق برای تعیین سطح کارآمد احتیاط، که مرز تقصیر را معین می‌کند، از تحلیل‌های هزینه-فایده استفاده می‌کند، به این مفهوم که سطح کارآمد، نقطه‌ای است که هزینه نهایی احتیاط با سود نهایی احتیاط برابری می‌کند (Fridman, 1990).

در حمل و نقل نیز؛ گاهی وقوع تلف، نقص و یا تاخیر تحویل کالا ناشی از تقصیر توأم متصدی حمل و نقل و ارسال کننده کالا است و در بحث نحوه جبران خسارت این سوال مطرح می‌گردد که در این حالت مسئولیت موارد مزبور با چه کسی است؟ در حقوق ایران، شاید مسئله را به نوعی با «قاعده اقدام» مرتبط دانست. به این معنا که اگر کسی علیه خود اقدام به امری نماید مآخوذ به آن است و دیگران را نمی‌توان مسئول تلقی کرد. در حقوق رم، طبق قاعده‌ای که به «پومپونیوس» یکی از حقوقدانان بزرگ رم منسوب است، همین که متضرر با تقصیر خود در ضرر شرکت کرده باشد دیگر نمی‌تواند از طرف دیگر مطالبه خسارت کند، حتی اگر تقصیرش یکی از اسباب ورود ضرر باشد (Qasemzadeh, 1999).

در حقوق قدیم انگلستان نیز قاعده همین بود و طبق قاعده «غفلت اشتراکی» متضرری که با ارتکاب تقصیر در تحقق ضرر شرکت داشته، نمی‌تواند مطالبه خسارت نماید؛ (Rogers, 2002). لیکن امروزه در نظام‌های مختلف حقوقی گرایش به حذف مسئولیت نیست، بلکه تمایل به تقسیم و تسهیم مسئولیت است، از جمله در حقوق ایران به نظر میرسد در صورتی که متصدی حمل و نقل و ارسال کننده کالا هر دو مرتکب تقصیر شده باشند، به جهت دخالت تقصیر آن دو در ورود خسارت، مسئولیت بین آنان به نسبت تقصیر تقسیم گردد؛ کما اینکه کنوانسیون CMR که کشور ایران در سال ۱۳۷۶ به آن ملحق شده است، قائل به تقسیم مسئولیت به طور نسبی با توجه به سهم عامل در ایجاد خسارت می‌باشد؛ زیرا بند ۵ ماده ۱۷ کنوانسیون چنین مقرر می‌دارد: «برابر مقررات این ماده، در مواردی که حمل‌کننده نسبت به بعضی از عوامل موجب فقدان، خسارت، تأخیر مسئول نبوده باشد نسبت به عوامل دیگر فقط تا حدی مسئول است که عوامل یاد شده در فقدان، خسارت و تأخیر کالا سهم بوده‌اند».

در حقوق انگلستان قاعده غفلت اشتراکی که خواننده را از پرداخت خسارت معاف می‌کرد توسط دادگاه‌ها با قاعده «آخرین فرصت واقعی» تعدیل گردید و نظر بر این شد که چنانچه در هنگام بروز حادثه خواننده می‌توانست از وقوع حادثه جلوگیری نماید ولی خواهان از این امکان برخوردار نبوده باشد، خواننده باید خسارت را به نحو کامل پرداخت نماید. ولی در سال ۱۹۴۵ با تصویب قانونی، قاعده «تسهیم خسارت» را پیش‌بینی کرد و مقرر کرد که دادگاه‌ها در صورت دخالت تقصیر زیان‌دیده در وقوع زیان، باید تا حدی که تقصیر زیان‌دیده در وقوع حادثه دخیل بوده، از میزان غرامت قابل وصول کسر نماید (Bazgir, 1999).

در بحث عنصر تقصیر و تحلیل آن در حقوق ایران، با یک تعارض ظاهری در مواد ۵۱۶ و ۳۸۶ قوانین مدنی و تجارت مواجه هستیم. همین تعارض ظاهری برخی نویسندگان حقوقی را به عقیده‌ی

و احکام آن در قالب هیچ یک از عقود اجاره‌ی اشیاء و یا اجاره‌ی اشخاص نمی‌گنجد. بنابراین به نظر می‌رسد میان مواد قانون مدنی و تجارت از این حیث تعارضی نبوده و هر یک به حوزه‌ی خاصی پرداخته است.

پذیرش عدم تعارض میان مواد قوانین مدنی و تجارت، در انتخاب مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل مؤثر است. در ماده‌ی ۵۱۶ قانون مدنی، شخصی حمل و نقل را بر عهده می‌گیرد که ادعای تخصص تجاری نداشته و صاحب کالا نیز بر مبنای اعتمادی که به وی می‌کند، کالای خویش را برای حمل به او می‌سپارد؛ ظاهر این است که چنین امینی تعدی و تفریط نمی‌نماید. به همین جهت در صورت تلف، متصدی، ضامن نیست؛ مگر آن‌که صاحب کالا تقصیر متصدی را ثابت نماید.

آنچه گفته شد در خصوص تلف یا مفقود شدن کالا است؛ زیرا، بدین این متصدی مطابق ماده‌ی ۵۱۶ مذکور امانی است، اما در خصوص خسارت ناشی از تأخیر در تحویل کالا، ماده‌ی ۵۱۶ قانون مدنی حکمی ندارد؛ لذا چنین خسارتی تابع قواعد عمومی قراردادها یعنی مواد ۲۲۶، ۲۲۷ و ۲۲۹ قانون مدنی است. بنابراین، در صورت تأخیر در حمل کالا، متصدی مسؤول جبران خسارت است؛ مگر این‌که وجود علتی خارجی را به اثبات رساند. در این صورت مبنای مسئولیت متصدی در قانون مدنی، تئوری تقصیر است.

در فرض تلف یا مفقود شدن باید متعهده تقصیر را به اثبات رساند، اما در مورد تأخیر در تحویل کالا، عدم انجام تعهد، تقصیر تلقی شده و نیازی به اثبات نخواهد داشت. در قانون تجارت با توجه به نحوه‌ی انشای ماده‌ی ۳۸۶ این قانون و با لحاظ منشأ اقتباس آنکه ماده‌ی ۱۳۳-۱ قانون تجارت فرانسه می‌باشد، به نظر می‌رسد در صورت تلف یا مفقود شدن کالا یا تأخیر در تحویل آن، متصدی از شرایط ضمن عقد تخطی نموده است؛ زیرا، یکی از شرایط قرارداد حمل با متصدی حمل که به صورت حرفه‌ای به

نسخ ماده‌ی ۵۱۶ قانون مدنی سوق داده است؛ با این وجود به نظر می‌رسد پذیرش نسخ این ماده دشوار باشد؛ زیرا، گذشته از قاعده‌ی «الجمع»، نباید فراموش کرد که حمل و نقل در قانون تجارت، حرفه‌ای تجاری محسوب شده و از عبارت «تصدی» مندرج در بند ۲ ماده‌ی ۲ این قانون می‌توان دریافت که این حرفه در قالب مؤسسه‌ای است که خدماتی را به جامعه ارائه می‌دهد (Qasemzadeh, 2003). متصدی حمل با دایر کردن مؤسسه‌ی حمل و نقل به نوعی ادعا می‌کند که تخصص و تجربه‌ی کافی در این امر دارد که کالاهای دیگران را سالم به مقصد برساند. بدیهی است در صورت نقض تعهد، باید خسارت بپردازد یا بار اثبات علت خارجی را بر عهده گیرد (ماده‌ی ۳۸۶ همین قانون). ضمن آنکه این امر پذیرفته شده است که مؤسسه‌ای که اقدام به حمل و نقل مینماید، نمی‌تواند بدون مسئولیت رها شود. مطابق قاعده‌ی «من له الغنم فعلیه الغرم»، پرداخت خسارت ناشی از عدم انجام تعهد از سوی مؤسسه‌ای که سود سرشار می‌برد، امری منطقی است. بنابراین، حمل و نقل‌های تجاری مشمول ماده‌ی ۳۸۶ قانون تجارت می‌باشد.

اما گاهی حمل و نقل در قالب یک حرفه‌ی تجاری نبوده و بنگاه یا مؤسسه‌ی حمل و نقلی وجود نداشته و شخص نیز ادعای تخصص و تجربه‌ی کافی ندارد؛ در این موارد رابطه بیشتر بر مبنای امانت است، نه تجربه و تخصص؛ مانند حمل و نقل موضوع ماده‌ی ۵۱۶ قانون مدنی؛ مانند آنکه شخصی کالایی را برای حمل به دوستش می‌سپارد. در این موارد ظاهر در این است که امین مرتکب تعدی و تفریط نمی‌شود و صاحب کالا که مدعی امری خلاف این ظاهر است، باید بار اثبات تقصیر را تحمل کند. افزون بر این، حمل و نقل موضوع قانون مدنی در مبحث عقد اجاره تنظیم یافته و صاحب کالا یا وسیله‌ای را اجاره می‌کند (اجاره‌ی اشیاء) یا شخصی را اجیر می‌نماید تا کالا را حمل کند (اجاره‌ی اشخاص)، در حالی که قرارداد حمل و نقل امروزه یکی از عقود خاص تجاری است

تلف یا مفقود شدن یا آسیب دیدگی کالا جریان دارد؛ لذا در مورد خسارت ناشی از تأخیر، ماده‌ی ۵۱۶ مذکور کاربرد نداشته و باید به قواعد عمومی و از جمله مواد ۲۲۶ تا ۲۳۰ قانون مدنی استناد گردد.

۲) اقسام تقصیر

در ارتباط با تقصیر، در نظام‌های حقوقی دنیا، تقسیم‌بندی‌هایی به چشم می‌خورد. در نظام حقوقی ایران و انگلستان نیز همین تقسیم‌بندی‌ها در آرای صادره مشاهده می‌شود. در ایران، می‌توان تقصیر را به عمدی و غیرعمدی تقسیم‌بندی کرد. اما در حقوق انگلستان، در همین راستا، تقصیر به عادی، سبک و سنگین تقسیم شده است. در برخی از موارد در حقوق این کشور، تقصیر سنگین، معادل تقصیر عمدی محسوب شده است. درجه‌بندی تقصیر و قاعده الحاق تقصیر سنگین به عمدی، از حقوق رم نشأت گرفته است. در بعضی از آرای صادره از محاکم انگلستان، درجه‌بندی تقصیر پذیرفته شده است و اصطلاح تقصیر سنگین نیز بکار رفته است. مثلاً در رای صادره در پرونده بیل، در مورد مسئولیت متصدی حمل و نمایندگان دیگری از اجرای یک وظیفه خاص با مراقبت و مهارت قصور می‌ورزند، دادرس مربوطه تقصیر سنگین را چنین تعریف می‌کند: «تقصیر سنگین شامل آنچنان ترک مراقبت و مهارت و سرعت عملی است که به حق از اشخاص و خدمتگذاران آنان انتظار می‌رود. گفته شده که تعریف تقصیر سنگین ممکن است سخت باشد، ولی من بالرد چیف بارتن قاضی دادگاه تالی موافقم که می‌گوید: «درجه‌ای از تقصیر هست که هرکس آن را سرزنش بسیار می‌کند. این اشتباه است که تصور کنیم امور به علت اینکه خط فاصل دقیقی نمی‌توان بین آن‌ها ترسیم نمود، متفاوت نیستند». نظرهای معتبر، فراوان و زیان‌آور، مختلف است؛ ولی برای کلیه مقاصد عملی قاعده را می‌توان چنین بیان کرد که قصور در اعمال مراقبت، مهارت و دقت، تقصیر سنگین است (Beale, 2004).

فعالیت تجاری می‌پردازد، این است که باید کالا را سالم و ایمن به مقصد برساند وگرنه در مقابل صاحب کالا مسئول خواهد بود؛ از ظاهر نیز همین تعهد بر می‌آید؛ 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. بنابراین، مبنای مسئولیت موجود در ماده‌ی ۳۸۶ قانون تجارت با تئوری تعهد ایمنی سازگار است. نتیجه آنکه، بی‌تردید در ماده‌ی ۵۱۶ قانون مدنی مبنای مسئولیت، تئوری تقصیر می‌باشد؛ زیرا، جنس تعهد متصدی در این مورد یعنی امین ضامن نیست مواظبت از کالا از نوع تعهد به وسیله بوده و طبق قواعد امانت، (موسوی بجنوردی، ۱۴۱۹، ج ۲: ۱۱؛ نوری، ۱۴۱۴: ۳۹)، مگر آنکه زیان‌دیده تقصیر وی را ثابت نماید، اما در ماده‌ی ۳۸۶ قانون تجارت تعهد متصدی، فقط کوشش متعارف نبوده، بلکه وی این نتیجه را تعهد نموده که کالاها را به مقصد برساند و نیز این تعهد ضمنی را در کنار تعهد اصلی متقبل شده که کالاها را سالم به مقصد برساند. بر این اساس در صورت تلف کالا و یا ناقص و معیوب شدن آن‌ها به تعهد مزبور عمل نشده و صرف عدم انجام تعهد، تقصیر محسوب می‌شود (مواد ۲۲۷ و ۲۲۹ قانون مدنی). در این صورت صاحب کالا، معاف از اثبات تقصیر است. به همین جهت در ماده‌ی ۳۸۶ قانون تجارت ضرورتی به این نیست که زیان‌دیده تقصیر متصدی را ثابت کند؛ در مورد متصدی نیز اثبات امور متعارف برای نشان دادن بی‌تقصیری وی کافی نیست؛ راه‌هایی متصدی از مسئولیت، اثبات علت خارجی است. بنابراین، مبنای این مسئولیت تقصیر نمی‌باشد؛ مبنای آن را باید تعهد ایمنی دانست (Khajezadeh, 2015).

با عنایت به موارد یاد شده، می‌توان به این جمع‌بندی رسید که در حقوق ایران به موجب ماده‌ی ۵۱۶ قانون مدنی، مبنای مسئولیت متصدی تئوری تقصیر است؛ حکم این ماده صرفاً در خصوص

اصطلاح، درجه شدید بی‌مبالاتی است و بدین معنی اصطلاح یاد شده دارای فایده عملی قابل توجهی است» (Rogers, 2002). در واقع این مولف با تفسیر و تعبیر فوق، نظرات مختلف را با یکدیگر تلفیق کرده و برای هر یک محملی قائل شده است و از آن می‌توان این نتیجه را ارائه داد که حتی آن‌دسته از حقوق‌دانان کامن لا با درجه‌بندی تقصیر، نظر مساعدی ندارند، به یک معنی نمی‌توانند منکر فرق بین تقصیر سنگین و دیگر درجات تقصیر قائل شوند (Banaei, 1993).

نکته آخر اینکه، رد کنوانسیون بین‌المللی راجع به حمل و نقل زمینی کالاها مورخ ۱۹۶۵ مقررات مشابهی درباره تحدید مسئولیت و عدم اجرای آن دیده می‌شود که مرتبط با درجه‌بندی تقصیرات است. به موجب ماده ۲۷ کنوانسیون در صورتیکه خسارت، ناشی از تقصیر عمدی یا تقصیری باشد که بر طبق قانون مقرر دادگاه، معادل تقصیر عمدی است، متصدی حمل و نقل نمی‌تواند به محدودیت مسئولیت که در کنوانسیون پیش‌بینی شده است استناد نماید. از نظر قضات فرانسه این تقصیر، همان تقصیر سنگین است که بنابه نقل عبارت است از بی‌کفایتی متصدی حمل که ناتوان از اجرای وظایفی می‌باشد که به موجب قرارداد بر عهده دارد» (Fridman, 1990). مثلاً تصادف با وسیله نقلیه دیگر بدون دلیل، در حالی که راننده می‌توانسته است ترمز کند یا بنحو دیگری از آن اجتناب نماید، تقصیر سنگین محسوب می‌شود.

ب: وجود ضرر

دومین شرط در بحث مسئولیت مدنی متصدی حمل و نقل، ورود یا وجود ضرر یا خسارت است. در بحث از وجود ضرر، حقوق‌دانان به بیان خساراتی که در نظام حقوقی قابل جبران شناخت شده و تکلیف جبران خسارت در مورد آن‌ها بیان شده است پرداخته‌اند. این مقوله ناظر بر نتایج ناشی از عمل زیانبار و صدمات وارده به زیان‌دیده است. اشتغال ذمه‌ی شخصی (متصدی حمل و نقل) در برابر دیگری (صاحب مال یا کالا) از جهت تحقق

این تعریف همانند تعریفی است که بعضی از صاحب‌نظران انگلستان از تقصیر عادی یا تقصیر ساده کرده‌اند و بطور کلی نظر رایج در حقوق این کشور این است که تفاوتی بین تقصیر عادی و تقصیر سنگین نیست. در فرهنگ حقوق انگلستان بعد از اشاره به درجه‌بندی تقصیر چنین آمده است: «معهد این تقسیم‌بندی جایی در حقوق انگلیس ندارد مگر تاحدی در حقوق قراردادهای امانی» (Beale, 2004).

رالف بی قاضی انگلستان در رای صادره عبارتی بدین شرح از تقصیر سنگین در تفاوت با تقصیر ارائه می‌دهد: «من می‌گویم که نمی‌توانم تفاوتی بین تقصیر و تقصیر سنگین ببینم. این همان چیز است با افزودن یک صفت زاید» (Cooke, 2009).

با این وجود، یکی دیگر از مولفان این کشور برای تقصیر دو معنای متفاوت ارائه می‌کند. که یکی «نقض تعهد مراقبت» و دیگری «بی‌مبالاتی» (عدم مراقبت) است. وی بیان می‌دارد: «در معنای دوم تقصیر، «ضد مراقبت» است. اگر تقصیر بدین معنی بکار برود، درست است که درجاتی برای آن قائل باشیم. در اصطلاح تقصیر سنگین، تقصیر عادی و تقصیر سبک، تقصیر به معنی بی‌مبالاتی (عدم مراقبت) است و در این صورت اصطلاحات مذکور به ترتیب به معنی بی‌مبالاتی سنگین، بی‌مبالاتی عادی و بی‌مبالاتی سبک، تقصیر به معنی بی‌مبالاتی (عدم مراقبت) و در این صورت اصطلاحات مذکور به ترتیب به معنی بی‌مبالاتی سنگین، بی‌مبالاتی عادی و بی‌مبالاتی سبک می‌باشد. هنگامی که رالف بی گفته است که نمی‌تواند اختلافی بین تقصیر و تقصیر سنگین ببیند، به این معنی است که با افزودن صفتی زاید، تقصیر را به معنی نقض تعهد مراقبت بکار برده و در این صورت انتقاد او وارد است، اما این بدین معنی نیست که اصطلاح تقصیر سنگین همواره به معنی «تقصیر» باشد. این اصطلاح رایج در میان حقوق‌دانان است و انکار مبنایی برای آن دور از روش علمی تلقی می‌شود. مقصور از این

مسئولیت مدنی، منوط بر وجود ضرر و خسارت است و در فرض عدم وجود زیان، بحث از مسئولیت مدنی و جبران خسارت سالبه‌ی به انتفای موضوع می‌باشد. بر همین اساس گفته شده است که «وجود ضرر، سنگ بنای مسئولیت مدنی را تشکیل می‌دهد زیرا هدف اصلی مسئولیت مدنی، جبران ضرر و رفع خسارت زیان‌دیده است نه مجازات مرتکب تقصیر» (Badini, 2013). متصدی حمل، با دریافت کالا، متعهد می‌گردد که کالا را با همان شرایطی که دریافت کرده است در مدت معین به مقصد، حمل نموده و تحویل دهد. از این رو می‌توان گفت که وی، مسئول خسارات ناشی از تاخیر در تحویل کالا با همان شرایطی که دریافت نموده، می‌باشد. بنابراین ضرر در حمل و نقل ممکن است در صورت مختلفی مصادق پیدا کند. "در فقه با وجود پاره‌ای تردیدها، مفهوم ضرر محدود به امور مادی و تلف اموال نمی‌شود. صاحب عناوین سرمایه معنوی و شخصیت و حرمت شخص را "عرض" می‌نامد و هتک آن را از اقسام اضرار می‌شمرد. او تردید نسبت به شمول "قاعده لاضرر" را درباره این گونه اقدام‌های ناروا و اختصاص آن قاعده را به ضررهای مادی و بدنی می‌داند." (Katouzian, 2013) در حقوق اسلام به همان اندازه‌ای که جسم و جان اشخاص مورد حمایت قرار گرفته، حقوق معنوی و حیثیتی آنان نیز مورد حمایت قرار گرفته است (Khajezadeh, 2015). در همین ارتباط برخی معتقدند: "ضرر مصادیق بسیار دارد از جمله هتک حرمت شخص و هتک حرمت منسوبان شخص است. به طوری که بر حسب عرف باعث اذیت و استخفاف وی باشد و نظایر این‌ها" (Qasemzadeh, 2003).

قوانین و نویسندگان حقوقی، زیان‌هایی را که برای جبران آن مسئولیت مدنی ایجاد می‌شود به سه گروه تقسیم کرده‌اند: (۱) مادی (۲) معنوی (۳) بدنی (Katouzian, 2013). ضرر مادی یا مالی هر کاستی و نقصانی است که بر مال یا حقوق مالی شخصی، بر

خلاف میل و اراده‌ی او، توسط دیگری وارد شود، مثلاً آتش زدن کالا موضوع قرارداد حمل و نقل، یک ضرر و نقصان مادی است که در دارایی او ایجاد شده است. در خصوص انواع ضرر مالی در حمل و نقل می‌توان به تلف کلی، تلف جزئی و نقصان و ... اشاره کرد. ضرر معنوی عبارت از هر کاستی و نقصانی است که بر حقوق غیر مالی و بعد غیر مادی یا معنوی شخص وارد شود. بعضی از ضررهای معنوی ممکن است منتهی به ورود ضرر مادی شود و بعضی ممکن است ضرر معنوی و غیر مادی محض باشد و موجب ورود هیچ گونه ضرر مادی نشود (Bariklou, 2014). لذا باید دانست که تعیین بین ضررهای مادی و معنوی به گونه‌ای قاطع امکان ندارد. زیرا، بسیاری از صدمه‌های روحی و اخلاقی باعث ایجاد زیان‌های مالی نیز می‌شود و در روابط مالی شخص با دیگران هم آثار نامطلوب دارد. حقوقدانان در تقسیم بندی دیگری زیان-های معنوی را به دو گروه تقسیم کرده‌اند: (۱) زیان‌های وارده به حیثیت و شهرت یا، به طور خلاصه، آنچه در زبان عرف «سرمایه یا دارایی معنوی شخص» است. (۲) لطمه به عواطف و ایجاد تألم و تأثر روحی که شخص، با از دست دادن عزیزان خود، یا ملاحظه درد و رنج آنان می‌بیند (Katouzian, 2013). موضوع ضررهای معنوی در قانون اساسی (اصل ۱۷۱) و قوانین عادی از قبیل قانون مسئولیت مدنی (مواد ۱، ۲، ۸، ۹ و ۱۰) و قانون آیین دادرسی کیفری مطرح شده است. به عنوان نمونه قانون‌گذار در تبصره یک ماده ۱۴ ق.آ.د.ک مصوب ۱۳۹۲ مقرر می‌دارد «زیان معنوی عبارت از صدمات روحی یا هتک حیثیت و اعتبار شخصی، خانوادگی یا اجتماعی است. دادگاه می‌تواند علاوه بر صدور حکم به جبران خسارت مالی، به رفع زیان از طرق دیگر از قبیل الزام به عذرخواهی و درج حکم در جراید و امثال آن حکم نماید». در حقوق کامن‌لا، مفهوم خسارت معنوی با توجه به مصادیق آن توصیف شده است. مصادیقی از قبیل رنج و درد^۱، عدم امکان

¹. Pain and suffering

ضرر به صورت تلف کامل، نقصان یا تاخیر در تحویل کالا باشد، وی مسئولیت مدنی خواهد داشت. بنابراین، مصادیق مسئولیت قانونی متصدی به یکی از اشکال؛ تحویل ندادن کالا به مرسل‌الیه، تحویل ناقص یا معیوب آن، تاخیر در تسلیم و مواردی عرفی دیگری که در فقه و حقوق ایران و انگلستان، به عنوان مصادیق تحقق ضرر در حمل و نقل محسوب شده‌اند.

تحویل ندادن کالا به مرسل‌الیه

اولین مصداق برای تحقق ضرر در حمل و نقل، عدم تحویل کالا به مرسل‌الیه بدلیل استنکاف از انجام تعهد یا مفقودی، تلف و ... است. در مورد این نوع ضرر باید گفت که، یکی از بارزترین اهداف حمل‌ونقل، در اختیار قراردادن مال‌التجاره 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 به‌نحوی 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. بنابراین، 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.مسوول شناخته می‌شود. تفاوتی بین تلف شدن، از ماهیت افتادن، غیرقابل استفاده‌گشتن، مصادره و یا گم شدن کالا نیست، تنها چیزی که ملاک است، ایفاء تعهد می‌باشد و چنانچه خلاف آن رخ دهد، متصدی طبق مقررات، مسوول خسارت وارده می‌باشد. البته هرچند بین تلف جزیی (تسلیم کالا با مقدار، ارزش یا وزن کمتر

قدرت استفاده از لذت‌های زندگی^۱، از بین رفتن توانایی و استعداد‌های بالفعل و ذاتی^۲، تهدید بدنی، توقیف غیرقانونی، ایجاد ترس و خسارت وارده به اعتبار و شهرت^۳ از جمله موارد خسارت معنوی محسوب می‌شوند (Fridman, 1990). ضرر بدنی یا جسمی^۴ نیز که در بحث حمل مسافر در قراردادهای حمل و نقل مصداق پیدا می‌کند، عبارت از هر نوع کاستی و نقصانی است که بر تمامیت جسمی شخص وارد شود. ضرر جسمی مخصوص شخص حقیقی است چون شخص حقوقی، وجود واقعی ندارند و وجود آن اعتباری است، ورود ضرر جسمی نسبت به آن موضوعاً منتفی است. هر چند بعضی از ضرر جسمی به ضرر مختلط تعبیر کرده‌اند لیکن این تعبیر ناشی از نحوه جبران ضرر جسمی است، زیرا در بعضی از موارد، جبران ضرر جسمی عیناً ممکن نیست و قانون‌گذار برای حمایت از زیان‌دیده و قربانی ضرر جسمی، عامل فعل زیان‌بار را ملزم به پرداخت مقداری پول نموده، که اصطلاحاً دیه گفته می‌شود. مثلاً در موردی که بر اثر تصادف دست شخصی قطع گردد، دادن دیه جبران عینی خسارت محسوب نمی‌شود ولی چون در این موارد، جبران خسارت عیناً ممکن نیست، ناچاراً بوسیله پول جبران می‌شود. بنابراین ضرر جسمی، هر چند طریق جبران آن مانند ضرر مالی است ولی عرفاً کسی که عضوی از بدن او مصدوم می‌شود، زیان دیده مالی محسوب نمی‌شود (Bariklou, 2014). برای اینکه ضرر قابلیت جبران داشته باشد، نیازمند برخورداری از شرایطی است. این شرایط در یک جمع‌بندی مشتمل بر مسلم بودن، مستقیم بودن، عدم جبران قبلی و غیرقابل پیش‌بینی بودن ضرر است.

متصدی حمل و نقل، در فرایند اجرایی شدن تعهداتش، ملزم به تحویل کالا به صورت سالم و در وقت معین است. با انجام کامل تعهد با اوصاف یاد شده یعنی سالم، کامل و سرموقع است که تعهد انجام شده محسوب می‌شود. اما اگر در اثر تقصیر یا عمد متصدی،

³. Injury to honour or reputation

⁴. Physical injury/ loss

¹. Loss of enjoyment of life

². Loss of amenity

از آنچه که در بارنامه قید شده است) و کلی (نابودی کامل کالا به نحویکه 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 (Khajezadeh, 2015). در دعوای شرکت آسی‌آی 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...».

(Behtarin, 1986). 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 (Bazgir, 1999) حائز اهمیت است که گرچه ماده 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 به‌طور 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 (Emami, 1977). 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 (Banaei, 1993).

تحویل کالا به صورت ناقص و معیوب

باشد به میزان مبلغی که در مورد فقدان قسمتی از کالا قابل پرداخت است، صحیح و مجاز دانسته است (ماده ۲۵).

تأخیر در تسلیم کالا

زمان انجام قرارداد، در برخی از قراردادها از جمله رد قراردادهای حمل و نقل از اهمیت بسیار زیادی برخوردار است به طوری که تأخیر در آن به منزله ضرر تلقی شده و برای متصدی مسئولیت مدنی در پی خواهد داشت. اصولاً قراردادها برای یک محدوده‌ی زمانی منعقد می‌شوند و اعتبار آن‌ها محدود به همان زمان تعیین شده است؛ تعیین زمان به جهت‌های حقوقی به خصوص در مورد مواعد زمانی اقامه‌ی دعوی و صلاحیت قانون حاکم بر قرارداد حائز اهمیت است. در بارنامه 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 وگذار گردد؛ چنانچه موعدی در قرارداد و یا عرف (ماده ۲۲۵ ق.م.) معین نشده باشد، تعهد بایستی در اسرع وقت صورت گیرد. زمان تسلیم کالا به مرسل‌الیه از جمله مواردی است که طبق ماده ۳۷۹ ق.ت در قرارداد بایستی به اطلاع متصدی برسد؛ در غیر این صورت به موجب ماده‌ی ۳۸۷ قانون تجارت ایران، در صورت بروز خسارت ناشی از تأخیر، متصدی مسوول جبران خسارت وارده به متعهدله می‌باشد؛ طبق ماده‌ی ۲۲۵ ق.م. نیز در صورت اختیار تعیین موعد تسلیم کالا به متعهدله، عرف تجاری مالک عمل قرار خواهد گرفت که تخلف از این موارد، مثبت مسوولیت متصدی طبق پیش‌بینی ماده‌ی ۳۸۷ ق.ت در جبران خسارت وارده خواهد بود؛ برای دریافت خسارت ناشی از تأخیر، بر صاحب کالا است که ثابت نماید تأخیر به وجود آمده موجب بروز خسارت که می‌توان از آن به عدم‌النفع 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 (Khajezadeh, 2015).

یکی دیگر از مصادیق ضرر در حمل و نقل، نقصان یا عیب در کالا است. با این توضیح که علاوه بر حمل کالا، تعهد به سالم رساندن آن نیز 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 (Katouzian, 2013)؛ 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 غالت 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 اعلائی 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

سایر موارد

مسئولیت قانونی مسوولیت متصدی از زمان تحویل گرفتن کالا تا زمان تسلیم آن به مرسل^۱ الیه ادامه دارد. چنانچه در این مدت غیر از موارد بیان شده قصور و کوتاهی از جانب متصدی صورت گیرد، مسوولیت بروی 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. 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 حمل و نقل مسوول حوادث و تقصیراتی است که در مدت حمل و نقل واقع شده اعم از اینکه خود مباشرت به حمل و نقل کرده و یا حمل و نقل‌کننده دیگری را مأمور کرده باشد...»؛ مسوولیت متصدی طبق این مواد، در قبال فعل و ترک فعل خدمه و نمایندگان وی نیز جاری است؛ 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 (Khajezadeh, 2015).

رابطه سببیت در فقه، حقوق ایران و انگلستان

برای تحقق مسئولیت مدنی تنها وجود خسارت و تقصیر یا فعل زیان بار کافی نیست، بلکه باید رابطه‌ی سببیت بین خسارت وارده و تقصیر یا فعل زیانبار نیز وجود داشته باشد. یکی از شرایط تحقق مسئولیت مدنی، وجود رابطه سببیت بین فعل زیانبار و خسارت وارده است تا ضرر به عامل فعل زیانبار مستند شود و او مسئول جبران آن قرار گیرد. به عبارت دیگر، ضرر باید مستقیم ناشی از فعل زیانبار باشد، به طوری که در صورت انتفاء فعل زیانبار، ضرر نیز عرفاً منتفی محسوب شود. به همین جهت در تبصره ماده ۱۴ ق.م.ا. مقرر شده است: «چنانچه رابطه علیت بین رفتار شخص حقوقی و خسارت وارده احراز شود دیه و خسارت، قابل مطالبه خواهد بود...». در این تبصره به صراحت قابلیت جبران خسارت که تعبیر به قابل مطالبه شده، به احراز رابطه سببیت بین فعل زیانبار و ضرر وارده مشروط شده است، زیرا تا زمانی که این رابطه احراز نشود، مسئولیت مدنی محقق نمی‌شود. در ماده ۵۰۶ ق.م.ا. نیز که درباره تسبیب و دخالت غیرمستقیم در وقوع فعل زیانبار است، این شرط توصیف و مقرر شده است: «تسبیب در جنایت آن است که کسی سبب تلف شدن یا مصدومیت دیگری را فراهم کند و خود مستقیماً مرتکب جنایت نشود به طوری که در صورت فقدان رفتار او جنایت حاصل نمی‌شد مانند آنکه چاهی بکند و کسی در آن بیفتد و آسیب ببیند». بنابراین از جمع بین حکم این ماده و حکم تبصره ماده ۱۴ استفاده می‌شود که مراد قانون‌گذار از رابطه سببیت، سببیت عرفی است نه سببیت عقلی که در علم فلسفه مطرح است (Bariklou, 2014).

در بحث رابطه سببیت، نحوه احراز رابطه سببیت بین فعل زیانبار و خسارت وارده مطرح می‌شود و راه‌ها و احکامی که در یک نظام حقوقی برای احراز رابطه سببیت اعلام شده (به خصوص احکام ناظر بر احراز این رابط در موارد تردید و یا جمع عوامل و اسباب موجب خسارت) مورد بررسی قرار می‌گیرد. در واقع، علیرغم آن- که در نظام‌های حقوقی بر لزوم وجود رابطه سببیت بین فعل یا

موقعیت مسئولیت‌زا و خسارت وارده تأکید می‌شود و در این باره معمولاً استناد عرفی را ملاک عمل معرفی می‌کنند، ولی از آنجا که معمولاً عوامل بسیاری در بروز یک حادثه دخیل هستند و لذا تردیدهای جدی درباره احراز رابطه سببیت موجب مسئولیت ایجاد می‌شود، نظام‌های حقوقی قواعدی برای رفع تردید و احراز رابط سببیت مقرر می‌کنند (Bahrami Ahmadi, 2009).

احراز و تشخیص رابطه سببیت زمانی که در بروز حادثه و ایجاد خسارت چندین عامل نقش داشته‌اند کار دشواری است و برای شناخت عامل واقعی نظریات متعددی ارائه شده است که عبارتند از: نظریه برابری اسباب، نظریه سبب نزدیک، نظریه سبب مناسب (متعارف)، نظریه سبب مقدم در تاثیر و نظریه آخرین امکان پرهیز از حادثه (Katouzian, 2013) که به نظر می‌رسد در حقوق ایران، با توجه به مواد قانونی و منطق حقوقی و فقه اسلامی، نظریه سبب متعارف یا مناسب یا اصلی قابل قبول است. بنابراین نکته حائز اهمیت از کلیه نظریات مذکور این است که کسی در برابر زیان دیده مسئولیت مدنی دارد که بین فعل او و ضرر، از نظر عرفی رابطه علیت برقرار باشد و از نظر قضایی بررسی و ارزیابی دقیق کلیه عوامل موثر در وقوع خسارت، اهمیت ندارد.

رابطه‌ی سببیت در مواردی که تقصیر شرط ایجاد مسئولیت نیست اهمیت بیشتری می‌یابد و البته احراز آن نیز دشوارتر می‌شود. چنانچه حادثه‌ای جزء شرایط ضروری تحقق ضرر باشد، یعنی احراز شود که بدون آن ضرر واقع نمی‌شود، آن حادثه سبب محسوب می‌شود. پس اگر ثابت شود که در صورت مواظبت کامل نیز ضرر وارد می‌شد، معلوم می‌شود که تقصیر خواند باعث ورود زیان نبوده است. برای مثال چنانچه سه نفر ماشینی را در پرتگاهی بیاندازند اما معلوم شود که نیروی دو نفر نیز برای پرتاب کافی بوده است در سبب بودن هر سه تردیدی وجود ندارد. احراز اینکه عمل خوانده شرط ضروری وقوع حادثه است برای تمیز سبب کافی نیست بلکه باید جهت مثبت را هم در نظر بگیریم و در

جستجوی عاملی باشیم که بر وقوع حادثه موثر است. لذا باید عامل جوهری را به جای شرط ضروری برای تمیز سبب در نظر بگیریم. در نظام حقوقی کامن‌لا زیان‌دیده باید اثبات کند اقدام خوانده علت تامه‌ی سبب ورود خسارت بوده است. در غیر این صورت دعوی مطالبه خسارت او رد خواهد شد. در راستای تبیین این مسئله استفاده از قاعده صرفاً به دلیل، متداول است که هدف آن حذف عواملی است که تاثیری در وقوع خسارت نداشته‌اند. این قاعده چنین مقرر می‌دارد: اگر خسارت به جهت عدم وقوع یک تقصیر خاص واقع نمی‌شد در این صورت آن تقصیر، سبب وقوع خسارت مزبور تلقی می‌گردد. و اگر وجود یا عدم وجود تقصیر در تحقق یک خسارت به یک میزان موثر بوده باشد تقصیر صورت گرفته سبب وقوع خسارت محسوب نمی‌گردد. ولی در حقوق موضوعه ایران این ملاک برای احراز رابطه سببیت قابل قبول نمی‌باشد بلکه عاملی که نقش اثرگذار و مهمی دارد، ملاک است (Amini & Mohammadnezhad, 2012).

نکته مهم دیگر در بحث رابطه سببیت، بی‌احتیاطی است. در حقوق انگلستان برای تحقق مسئولیت ناشی از بی‌احتیاطی لازم است؛ اولاً تکلیفی برای رعایت احتیاط و مراقبت وجود داشته باشد (Duty of Care) ثانیاً تکلیف مذکور نقض شود (Duty of Breach) و ثالثاً از نقض تکلیف، خسارتی پدید آید (Damage) در بررسی سومین شرط تحقق مسئولیت ناشی از بی‌احتیاطی یعنی ورود خسارت، دو بحث مهم مطرح می‌شود که اولی به «سببیت» (Causation) و دومی به «شرایط زیان» (Damage of Remoteness) اختصاص می‌یابد. اما در فقه و قواعد کلی حقوق مسئولیت مدنی ایران، بی‌احتیاطی به‌طور مستقل مورد بررسی قرار نمی‌گیرد. در نتیجه همان شرایطی که برای تحقق مسئولیت مدنی (اعم از مسئولیت مبتنی بر تقصیر یا بدون تقصیر) مطرح می‌شود، به مسئولیت ناشی از بی‌احتیاطی هم تسری پیدا می‌کند. بنابراین شرایط تحقق مسئولیت

مدنی (و به تبع آن مسئولیت ناشی از بی احتیاطی) در حقوق ایران از این قرار است: اول وجود فعل زیانبار، دوم ورود خسارت و سوم وجود رابطه سببیت بین فعل زیانبار و خسارات وارده. از این رو در حقوق ایران جایگاه سببیت در مسئولیت ناشی از بی احتیاطی، متفاوت از جایگاه آن در مسئولیت ناشی ایراد عمدی خسارت یا مسئولیت بدون تقصیر نیست و به طور مستقل مورد بررسی قرار نمی گیرد.

نتیجه گیری

مسئولیت مدنی تعهد قانونی شخص به جبران ضرر وارده است که با جمع شدن شرایط تحمیل مسئولیت، بر وارد کننده یا واردکنندگان ضرر تحمیل می شود. البته این تعریف بیشتر به تعریف مسئولیت مدنی در فقه و نظام حقوقی ایران نزدیک است و در حقوق انگلستان باید به این تعریف سهل انگاری در مصادیق مختلف خود نیز اضافه شود. از مهمترین مباحث پیرامون مسئولیت مدنی متصدی حمل و نقل که با توجه به تغییر در ماهیت و مبانی مسئولیت مدنی، با تغییرات زیادی همراه شده، شرایط تحقق آن است. شرایط مسئولیت مدنی در اغلب نظام های حقوقی مبتنی بر مبانی شناخته شده ای هستند که در راستای جبران خسارت پذیرفته شده اند. در فقه اسلامی و نظام های حقوقی ایران و انگلستان نیز وضعیت به همین صورت است. فقها، در ابواب مختلفی، مستند به قواعد فقهی سعی در تبیین لزوم جبران خسارات نموده اند. از منظر فقهی مبانی مسئولیت مدنی مبتنی بر قواعدی همچون قاعده لاضرر، قاعده اتلاف، قاعده تسبیب، قاعده ضمان ید و قاعده ضمان غرور می باشند. در نظام حقوقی ایران، مبانی مسئولیت مدنی در برخی از موارد مقتبس از فقه اسلامی و در برخی از موارد مقتبس از حقوق فرانسه است. تقصیر سنتی ترین مبانی نظری برای توجیه لزوم مسئولیت مدنی است. پس از ایرادات وارده بر این نظریه و یکه تازی آن، نظریات دیگری همچون خطر، مسئولیت بدون تقصیر و ... نیز در ایران مورد توجه قرار گرفته و در قوانین

و مقررات پیرامون ضمان به آن ها اشاره گردید. در نظام حقوقی انگلستان، وضعیت متفاوت است. مهمترین مبانی نظری برای تحلیل و توجیه مسئولیت مدنی در این کشور تقصیر است. تقصیر نیز به انواع مختلف ساده، سنگین و سبک تقسیم بندی می شود که در واقع تقسیم بندی هایی هستند که از بی احتیاطی ناشی می شوند. حقوقدانان نظام کامن لو این شرایط را در مورد ایراد خسارت ناشی از بی احتیاطی در چهار مقوله شامل وجود ضرر، تکلیف به مراقبت، تقصیر و رابطه سببیت طبقه بندی کرده و مورد بحث قرار داده اند. به طور کلی در فقه و نظام های حقوقی ایران و انگلستان، شرایط تحقق مسئولیت مدنی در حمل و نقل جاده ای مشتمل بر فعل زیانبار، ضرر و زیان وارده و رابطه سببیت است. اولین رکن برای تحقق مسئولیت مدنی، وجود رفتار زیان باری می باشد که از انسانی صادر گردیده، چه این رفتار به طور مستقیم منجر به ورود خسارت بر دیگری شده، یا اینکه به گونه ای غیرمستقیم، سبب تحمیل زیان بر دیگران گردد. در بحث مسئولیت مدنی متصدی حمل و نقل، صرف وجود ضرر نمی تواند مبانی مسئولیت متصدی باشد، بلکه شخص باید مرتکب رفتار زیانباری شده باشد که «اخلاقاً بتوان آن را مورد ملامت قرار داد. بنابراین؛ در مسئولیت مدنی متصدی حمل و نقل نیز، رفتار زیانبار از جمله ارکانی است که جهت تحقق مسئولیت مدنی باید اثبات گردد. تا زمانی که فعل زیانباری رخ نداده و در اثر عامل خارج از کنترل یا خارجی که اراده متصدی در آن نقشی نداشته، بحث در خصوص مسئولیت مدنی منتفی است. از منظر فقهی، تفاوت اصلی قاعده ید با مسئولیت مدنی، ضرورت وجود فعل زیانبار در مسئولیت مدنی می باشد، چرا که در قاعده ید، شخصی که بر مال دیگری استیلا دارد، ضامن تمام خساراتی می باشد که تا زمان بازگرداندن آن مال به صاحبش بر آن وارد می گردد و هیچ گونه توجیه و عذری نسبت به تلف یا عیب مال مورد پذیرش نیست. اما در مسئولیت مدنی، شخص به جهت فعل یا ترک فعلی که سبب نقص یا تلف مال دیگری شده، مسئول

و ملزم به جبران خسارت می‌باشد، لذا وجود رفتار زیانبار از جمله ارکان اساسی تحقق مسئولیت مدنی می‌باشد. در نظام حقوقی ایران، فعل زیانبار به عنوان یکی از ارکان مسئولیت مدنی، به دو صورت فعل مثبت و ترک فعل واقع می‌شود. فعل اعم از اینکه به صورت مباشرت یا تسبیب باشد و باعث ورود ضرر شود مسئولیت آور است. در نظام کامن‌لا فعل مثبت همانند حقوق ایران صرفاً فعل مادی نیست و شامل اعمال و فعالیت‌های اعتباری مانند فسخ نا مناسب یک قرارداد نیز می‌شود و چنانچه ترک فعلی صورت بگیرد مانند آن است که جرمی ارتکاب یافته و باعث ایجاد مسئولیت می‌شود. در موارد بی احتیاطی (تقصیر) نیز برای ایجاد مسئولیت نیاز به وجود یک وظیفه‌ی قانونی نقض شده می‌باشد که قبلاً به وسیله‌ی قانون مشخص شده است. از ترکیب این دو شرط، تقصیر به وجود می‌آید. اما ترک فعل محض بدون وجود یک وظیفه قانونی در این نظام به ندرت وجود دارد و محدود به مواردی است که ترک فعل ضمن عمل خاصی به وقوع می‌پیوندد.

دومین شرط در بحث مسئولیت مدنی متصدی حمل و نقل، ورود یا وجود ضرر یا خسارت است. در بحث از وجود ضرر، حقوقدانان به بیان خساراتی که در نظام حقوقی قابل جبران شناخت شده و تکلیف جبران خسارت در مورد آن‌ها بیان شده است پرداخته‌اند. این مقوله ناظر بر نتایج ناشی از عمل زیانبار و صدمات وارده به زیان‌دیده است. اشتغال ذمه‌ی شخصی (متصدی حمل و نقل) در برابر دیگری (صاحب مال یا کالا) از جهت تحقق مسئولیت مدنی، منوط بر وجود ضرر و خسارت است و در فرض عدم وجود زیان، بحث از مسئولیت مدنی و جبران خسارت به سالبه‌ی به انتفای موضوع می‌باشد. متصدی حمل، با دریافت کالا، متعهد می‌گردد که کالا را با همان شرایطی که دریافت کرده است در مدت معین به مقصد، حمل نموده و تحویل دهد. از این رو می‌توان گفت که وی، مسئول خسارات ناشی از تاخیر در تحویل کالا با همان شرایطی که دریافت نموده، می‌باشد. بنابراین ضرر در

حمل و نقل ممکن است در صور مختلفی مصداق پیدا کند. "در فقه با وجود پاره‌ای تردیدها، مفهوم ضرر محدود به امور مادی و تلف اموال نمی‌شود. صاحب عناوین سرمایه معنوی و شخصیت و حرمت شخص را "عرض" می‌نامد و هتک آن را از اقسام اضرار می‌شمرد. او تردید نسبت به شمول "قاعده لاضرر" را درباره این-گونه اقدام‌های ناروا و اختصاص آن قاعده را به ضررهای مادی و بدنی می‌داند. در نظام حقوقی ایران، زیان‌هایی را که برای جبران آن مسئولیت مدنی ایجاد می‌شود به سه گروه تقسیم کرده‌اند: (۱) مادی (۲) معنوی (۳) بدنی. ضرر مادی یا مالی هر کاستی و نقصانی است که بر مال یا حقوق مالی شخصی، بر خلاف میل و اراده‌ی او، توسط دیگری وارد شود، مثلاً آتش زدن کالا موضوع قرارداد حمل و نقل، یک ضرر و نقصان مادی است که در دارایی او ایجاد شده است. در خصوص انواع ضرر مالی در حمل و نقل می‌توان به تلف کلی، تلف جزئی و نقصان و ... اشاره کرد. ضرر معنوی عبارت از هر کاستی و نقصانی است که بر حقوق غیر مالی و بعد غیر مادی یا معنوی شخص وارد شود. بعضی از ضررهای معنوی ممکن است منتهی به ورود ضرر مادی شود و بعضی ممکن است ضرر معنوی و غیر مادی محض باشد و موجب ورود هیچ‌گونه ضرر مادی نشود. متصدی حمل و نقل، در فرایند اجرایی شدن تعهداتش، ملزم به تحویل کالا به صورت سالم و در وقت معین است. با انجام کامل تعهد با اوصاف یاد شده یعنی سالم، کامل و سرموقع است که تعهد انجام شده محسوب می‌شود. اما اگر در اثر تقصیر یا عمد متصدی، ضرر به صورت تلف کامل، نقصان یا تاخیر در تحویل کالا باشد، وی مسئولیت مدنی خواهد داشت. بنابراین، مصادیق مسوولیت قانونی متصدی به یکی از اشکال؛ تحویل ندادن کالا به مرسل‌الیه، تحویل ناقص یا معیوب آن، تاخیر در تسلیم و مواردی عرفی دیگری که در فقه و حقوق ایران و انگلستان، به عنوان مصادیق تحقق ضرر در حمل و نقل محسوب شده‌اند.

ورود خسارت بوده است. در غیر این صورت دعوی مطالبه خسارت او رد خواهد شد.

مشارکت نویسندگان

در نگارش این مقاله تمامی نویسندگان نقش یکسانی ایفا کردند.

تعارض منافع

در انجام مطالعه حاضر، هیچ گونه تضاد منافی وجود ندارد.

EXTENDED ABSTRACT

Civil liability in road transport remains one of the most complex and dynamic areas of comparative law, particularly when analyzed through the lenses of Islamic jurisprudence, Iranian law, and English common law. The introduction of industrialization and modern communication technologies has reshaped both the theoretical and practical foundations of liability, imposing new obligations on carriers and expanding the spectrum of compensable harms. Historically, civil liability in the common law tradition is rooted in tort, derived from *tortus* meaning wrong, encompassing acts that infringe the legal rights of others and generate a right to compensation (Cooke, 2009; Harpwood, 2000). In Islamic jurisprudence, liability has been systematized through principles such as *itlaf* (destruction of property), *tashbib* (causing harm indirectly), *ghurur* (deception leading to loss), and *la darar* (no harm), each providing a doctrinal basis for obliging the wrongdoer to compensate for loss (Ameli, 1937; Jafarpour et al., 2017; Makarem Shirazi, 2004). Iranian law integrates these Islamic principles with doctrines borrowed from European civil law, notably French law, in which fault traditionally constituted the cornerstone of liability before evolving to include doctrines of risk and strict liability. English law, by contrast, emphasizes fault and the duty of care but has developed its own divisions of negligence into ordinary, gross, and slight categories (Beale, 2004; Cooke, 2009; Rogers, 2002). These distinct doctrinal

آخرین رکن نیز رابطه سببیت است تا زمانی که بین ضرر و زیان وارده و فعل زیان بار رابطه‌ی سببیتی وجود نداشته باشد، نمی‌توان متصدی را مسئول جبران خسارات وارده دانست. در فقه و حقوق ایران، با توجه به مواد قانونی و منطق حقوقی و فقه اسلامی، نظریه سبب متعارف یا مناسب یا اصلی قابل قبول است. در نظام حقوقی کامن‌لا زیان‌دیده باید اثبات کند اقدام خوانده علت تامه‌ی سبب

heritages lead to differences in the interpretation of the essential pillars of liability—harmful act, damage, and causation—which in turn produce divergent outcomes in determining the responsibility of road carriers. The comparative dimension thus reveals how legal traditions differently balance contractual duties, public interest, and private remedies when addressing harm in road transport.

The concept of the carrier in law reflects these divergences in obligations and the scope of liability. In English law, carriers are traditionally divided into public carriers, who offer services to the general public and therefore owe strict duties, and private carriers, who accept transport only under contract and thus are bound by obligations akin to trusteeship (Beale, 2004; Katouzian, 2013). The former must ensure the safety of goods and passengers as a result-oriented duty, while the latter are only bound to exercise due diligence, incurring liability only when negligence is proven. Iranian law, however, does not recognize such a formal division between public and private carriers, instead addressing liability through interpretive theories such as presumptions of liability, presumptions of fault, and contractual breach. Islamic jurisprudence, with its strong moral foundation, perceives liability in broader ethical terms: the one who causes harm, whether intentionally or negligently, must restore the loss, based on universal principles that “no harm should

remain uncompensated” and “whoever destroys the property of another is liable to compensate” (Moeen, 1981; Qayyim, 2002). These different legal constructions are significant because they determine the threshold for imposing liability on the carrier and shape the evidentiary burdens placed on the injured party. They also reflect broader jurisprudential philosophies: in common law, liability is tailored to specific duties of care, while in Islamic law, liability often transcends technicalities to achieve justice and prevent unjust enrichment of wrongdoers.

Among the three conditions for establishing civil liability, the harmful act stands as the first pillar. This refers not merely to the occurrence of loss but to conduct that can morally and legally be reproached. It may consist of acts or omissions, with liability attaching when the act is deemed socially abnormal or ethically blameworthy (Amini & Mohammadnezhad, 2012). In Islamic jurisprudence, liability under the rule of *yad* (possession) does not require a harmful act as such: mere unlawful possession of another’s property renders the possessor strictly liable, even absent wrongdoing. By contrast, civil liability in Iranian law emphasizes the element of fault, although strict liability is recognized in contexts like *itlaf* where harm occurs regardless of intent (Mohaqqeq Damad, 2003). English law, drawing from its negligence framework, demands the breach of a legally recognized duty of care, meaning omission alone does not suffice unless linked to an established duty (Amini & Mohammadnezhad, 2012). Comparative analysis highlights that while Iranian and Islamic doctrines can impose liability in the absence of fault, English law ties liability more closely to the concept of breach of duty. This underscores the philosophical difference between systems aiming at fairness through redistribution of losses and those anchored in the principle of corrective justice. Moreover, debates over whether liability

should attach to intentional, negligent, or even inadvertent acts reflect a deeper question: should civil liability be a moral sanction against wrongful behavior, or merely a technical mechanism to ensure compensation and restore equilibrium?

The second essential condition is the existence of damage. Liability cannot be imposed without demonstrable harm, as civil liability’s *raison d’être* is to compensate the injured party rather than to punish the wrongdoer (Badini, 2013). Damage is generally divided into material, moral, and bodily categories, all of which are recognized to varying extents in Islamic, Iranian, and English law (Bariklou, 2014; Katouzian, 2013). In Islamic jurisprudence, some authorities restricted liability to material losses, but others extended it to moral harms such as violations of dignity, reputation, or personal rights, treating these as compensable injuries under rules like *la darar* (Khajezadeh, 2015; Qasemzadeh, 2003). Iranian law, influenced by both Islamic sources and European codes, explicitly recognizes both material and moral damage, with statutes providing remedies such as monetary compensation or even symbolic remedies like apologies and public announcements. English law also acknowledges moral damages, referring to them as pain and suffering, loss of enjoyment of life, reputational damage, and unlawful detention (Fridman, 1990). This convergence suggests that across legal traditions, there is increasing recognition that harms are not limited to tangible economic losses but include non-economic injuries that affect human dignity. However, differences remain in the scope, evidentiary thresholds, and judicial willingness to quantify non-material damages. The recognition of damage as a central condition thus highlights the evolution of civil liability from a purely economic tool to a broader human-centered framework.

The third pillar of liability is causation, which links the harmful act to the damage. Establishing causation is often more complex than proving the act or the damage itself, as it involves questions of legal attribution and proximate cause. In Islamic jurisprudence, causation is addressed through distinctions between *itlaf* (direct destruction) and *tashbib* (indirect causation), with liability attaching to both provided a sufficient nexus exists (Mohaqqeq Damad, 2003). Iranian law incorporates similar distinctions, requiring proof of causation but allowing presumptions and inferences to facilitate the victim's claim. English law, conversely, frames causation through doctrines of foreseeability and proximity, shaped by the famous negligence cases that defined the duty of care (Qasemzadeh, 1999; Rogers, 2002). Economic analysis of law has further refined this inquiry, suggesting that liability should be allocated in ways that incentivize efficient precaution-taking, measured by cost-benefit formulas such as the Hand rule (Bariklou, 2014; Fridman, 1990). Comparative study reveals that while Islamic and Iranian doctrines emphasize restitution and fairness, English law increasingly incorporates economic rationality, aligning liability with deterrence and efficient behavior. The divergence illustrates how legal traditions balance corrective justice, distributive fairness, and economic utility in allocating responsibility. Furthermore, shared debates exist regarding contributory negligence: while early English law barred recovery if the victim contributed to the harm, modern systems, including Iranian law, now favor apportioning damages according to relative fault (Bazgir, 1999; Qasemzadeh, 1999). This shift demonstrates a trend towards equitable sharing of responsibility across legal systems, mitigating the harshness of all-or-nothing rules.

Ultimately, the comparative analysis of civil liability in road transport demonstrates that

while Islamic jurisprudence, Iranian law, and English law converge on the basic tripartite structure of harmful act, damage, and causation, they diverge in theoretical underpinnings, thresholds, and applications. Islamic law grounds liability in ethical imperatives that transcend intent, Iranian law blends these principles with European fault-based doctrines, and English law emphasizes duty, negligence, and economic efficiency. Each system, therefore, reflects its historical evolution and philosophical commitments: Islamic jurisprudence to moral accountability, Iranian law to hybridization of Islamic and Western traditions, and English law to pragmatic adjudication within the common law framework. These differences shape how carriers are held responsible, how victims can pursue compensation, and how courts balance the competing interests of commerce, justice, and social order.

In conclusion, the study of civil liability in road transport across these three systems reveals a rich interplay between tradition and modernity, ethics and economics, strict responsibility and fault-based reasoning. While the essential pillars of liability remain universal, their interpretation and application vary, reflecting the broader cultural, historical, and jurisprudential contexts of each system. The comparative lens highlights not only differences but also commonalities, suggesting an underlying global consensus that harm should not go uncompensated, even as the pathways to that compensation diverge. This underscores the continuing relevance of comparative legal analysis in fostering understanding, harmonization, and refinement of liability rules in a world where transportation and commerce increasingly cross legal and cultural boundaries.

References

- Ameli, Z. a.-D. i. A. (1937). *Al-Rawḍah al-Bahīyyah fī Sharḥ al-Lama'ah al-Dimashqiyyah* (Vol. 2). Dāvar Publications.

- Amini, I., & Mohammadnezhad, S. (2012). The Role of Fault in Civil Liability and its Comparison with Common Law. *Azad Legal Research*, 5(18).
- Badini, H. (2013). *The Philosophy of Civil Liability*. Sherkat-e Sahami-ye Enteshar.
- Bahrami Ahmadi, H. (2009). *Civil Liability*. Mizan.
- Banaei, R. (1993). *Customs Affairs Law and its Executive Regulations*. Ministry of Culture and Islamic Guidance.
- Bariklou, A. (2014). *Civil Liability*. Nashr-e Mizan.
- Bazgir, Y. (1999). *Legal Principles of Commercial Law in the Rulings of the Supreme Court*. Ketabkhaneh-ye Ganj-e Danesh.
- Beale, H. G. (2004). *Chitty on Contracts* (Vol. II). Sweet & Maxwell.
- Behtarin, S. (1986). The Origin of the Statute of Limitations, the Basis for Paying Damages in Land Transportation of Goods. *Industry and Transport Monthly*, 52.
- Cooke, J. (2009). *Law of Tort*. Pearson Longman.
- Emami, S. H. (1977). Civil Liability of Non-Liability Contracts. *Journal of the Faculty of Law, Shahid Beheshti University*, 5.
- Fridman, G. H. L. (1990). *Torts*. Waterlow Publishers.
- Gharavi Na'ini, M. M. H. (1994). *Minyat al-Tālib fi Hāshiyat al-Makāsib* (Vol. 2). Maṭba'ah-ye Haydarī.
- Harpwood, S. (2000). *Sourcebook on Torts*. Cavendish Publishing Limited.
- Jafarpour, J., Soleimani, M., & Rahimi Sekkeh Ravani, M. (2017). An Examination of the Jurisprudential Foundations of Civil Liability Arising from Human Scientific Deficiencies. *Shiraz University Legal Studies*, 9(3).
- Katouzian, N. (2013). *Civil Law - General Rules of Contracts*. Sherkat-e Sahami-ye Enteshar in cooperation with Bahman Borna Company.
- Khajezadeh, A. (2015). Liability and Non-Liability of Road Cargo Carriers in Iranian Commercial Law and the CMR Convention.
- Makarem Shirazi, N. (2004). *Al-Qawā'id al-Fiqhiyyah* (Vol. 2). Madrasah al-Imam Ali ibn Abi Talib.
- Moeen, M. (1981). *Farhang-e Fārsi (Persian Dictionary)* (Vol. 1). Amir Kabir Publications.
- Mohaqqeq Damad, S. M. (2003). *Fiqh Rules, Civil Section*. Center for the Publication of Islamic Sciences.
- Qasemzadeh, S. M. (1999). *Obligations and Civil Liability Without Contract*. Nashr-e Mizan.
- Qasemzadeh, S. M. (2003). *Foundations of Civil Liability*. Nashr-e Mizan.
- Qayyim, A. a.-N. (2002). *Farhang-e Mo'aser Arabi-Farsi (Contemporary Arabic-Persian Dictionary)*. Farhang-e Mo'aser Publications.
- Rogers, W. V. H. (2002). *Winfield and Jolowicz on Tort*. Sweet and Maxwell.
- Stapleton, J. (1998). *"Duty of Care Factors: A Selection From the Judicial Menus"*. Clarendon Press.