

تعهدات و مسئولیت های ناشی از حمل و نقل جاده ای دوستانه مسافر در حقوق ایران و فرانسه

علیرضا یزدانیان*

استادیار گروه حقوق خصوصی دانشکده علوم اداری و اقتصاد دانشگاه اصفهان

(تاریخ دریافت: ۱۳۸۹/۴/۲۶ - تاریخ تصویب: ۱۳۸۹/۹/۷)

چکیده:

یکی از مباحث حقوق تعهدات مساله تعیین ماهیت تعهدات و مسئولیت های ناشی از حمل و نقل جاده ای دوستانه مسافر است که در برخی از رژیم های حقوقی نسبت به آن نظراتی جالب ارائه شده است. در حقوق ایران نسبت به حمل و نقل دوستانه مطلبی به چشم نمی خورد و تجزیه و تحلیل مساله منوط به بررسی حمل و نقل حرفه ای است که برغم اینکه در ظاهر آسان به نظر می رسد اما اندکی تامل نشان می دهد که تعیین رژیم حقوقی حاکم بر حمل و نقل جاده ای مسافر بسیار پیچیده است. فقدان حکمی صریح در قانون مدنی و دیگر منابع به ابهامات وضعیت حقوقی حمل و نقل مسافر دامن می زند که در این مقاله با استفاده از منابع داخلی و منابع موجود در حقوق فرانسه به تجزیه و تحلیل آن پرداخته می شود.

واژگان کلیدی:

حمل دوستانه، تعهد ایمنی، تقصیر، مسئولیت.

Email: dr.alireza_yazdaniyan@yahoo.com

* فاکس: ۰۳۱۱۷۹۳۵۱۲۶

برای اطلاع از دیگر مقالات منتشر شده از این نویسنده در همین مجله، به صفحه پایانی این مقاله نگاه کنید.

طرح مساله

توسعه پایدار بی ارتباط با توسعه حمل و نقل نیست. (<http://www.inrets.fr/ur/Itc/Joumard>)
<http://www.inrets.fr/ur/Itc/Joumard/comDDAAlger05.pdf> (2005:5 et publications/publications-pdf/Joumard/comDDAAlger05.pdf) امروزه برغم پیشرفت و توسعه در وسایل حمل و نقل هنوز یکی از اقسام عمده حمل و نقل مسافر حمل از طریق اتومبیل است. (http://www.innovations-transport.fr/IMG/pdf/Obstacles_juridiques.pdf)
 3:2006 (pdf et Oblin.HoDinh.Mameche) حال یکی از اقسام حمل و نقل مسافر از طریق اتومبیل حمل و نقلی است که راننده‌ای، دوست یا آشنایی را دیده و از سر رأفت و به حکم اخلاق وی را مجانی سوار می‌کند که در حقوق فرانسه به آن «حمل و نقل دوستانه» (Le transport bénévole) گفته می‌شود. با توجه به تعداد زیاد تصادفاتی که در این نوع از حمل شایع است (Mazeaud, 1978.T2:367) در خصوص ماهیت این رابطه و مسئولیت‌های ناشی از این رابطه در حقوق تعهدات از دو جهت عمده می‌توان به بحث پرداخت: اولاً با توجه به آثار عملی مترتب بر تعیین مسئولیت قراردادی و قهری (Mazeaud, 1978.T2:368) این سوال پیش می‌آید که آیا رابطه بین مسافر و راننده‌ای که وی را مجانی سوار کرده نوعی قرارداد بوده یا نه و در صورتی که این رابطه به نوعی رابطه قراردادی توصیف شود به نوبه خود این سوال مطرح می‌شود که آیا رابطه مزبور را می‌توان با یکی از اقسام عقود معین تطبیق داد یا اینکه رابطه مزبور با احکام خاصه هیچکدام از عقود سازگار نبوده و باید نوعی عقد غیر معین توصیف شود؟ ثانیاً در صورتی که در جریان حمل و نقل چنین مسافری حادثه‌ای اتفاق افتاده و مسافر خسارت ببیند آیا می‌توان راننده‌ای را که به قصد احسان وی را سوار کرده مسئول جبران خسارات وی دانست؟ در پاسخ به سوالات فوق در قوانین ایران و فرانسه مطلبی وجود ندارد جز اینکه رویه قضایی فرانسه از سال ۱۹۲۸ و به دنبال آن در بین دکترین آراء و نظریه‌هایی جالب طرح شده که می‌تواند در تجزیه و تحلیل مساله در حقوق ایران نیز مفید فایده باشد.

در حقوق ایران ماده ۱ قانون موسسات حمل و نقل و تعمیرگاه‌های اتومبیل و گاراژ عمومی مصوب ۱۳۴۵/۴/۱۹ مقرر می‌دارد: «تأسیس بنگاه‌های حمل و نقل اعم از مسافری و باربری، تعمیرگاه ثابت و سیار اتومبیل، اتوشویی، اتو سرویس، توقفگاه، گاراژ عمومی، مکان برای کرایه دادن اتومبیل و آموزشگاه‌های رانندگی مستلزم تحصیل پروانه است...». از تبصره ۱ ماده ۴ آیین‌نامه مدیریت حمل و نقل بار و مسافر در شهر و حومه مصوب ۱۹ تیر ۱۳۸۸ نیز می‌توان استنباط کرد که فعالیت در حمل و نقل مسافر صرفاً در قالب شرکت تعاونی یا خصوصی ساماندهی شده مجاز می‌باشد و از این مقررات می‌توان استنباط کرد که حمل و نقل

1- Bénévolat désigne deux choses: a) l'état de la personne qui exerce une activité sans y être obligée et gratuitement, b) l'activité accomplie sans obligation et à titre gratuit.

مسافر اصولاً در قالب یک بنگاه ممکن است. اما این به حمل و نقل حرفه‌ای مربوط بوده و در مورد حمل و نقل دوستانه مطلبی وجود ندارد و بنابراین، این امر مانع از این نیست که حمل و نقل مسافر به شیوه دوستانه و بدون داشتن بنگاه صورت بپذیرد.

از سوی دیگر، تعیین رژیم حاکم بر حمل و نقل دوستانه منوط به تعیین وضعیت حقوقی حمل و نقلی است که در آن راننده به عنوان یک حرفه به حمل و نقل می‌پردازد که نه در حقوق فرانسه و نه در حقوق ایران وضعیتی چندان روشن ندارد. بنابراین در این مقاله ابتدا به ضرورت حمل و نقل مسافر بطور عام و سپس حمل و نقل مسافر به نحو دوستانه بطور خاص مورد بحث قرار می‌گیرد.

قسمت اول: ماهیت حقوقی تعهدات و مسئولیت ناشی از حمل و نقل حرفه‌ای

مسافر

۱- قرارداد حمل و نقل و تعهدات ناشی از آن

۱-۱- تشکیل قرارداد

در مورد حمل و نقل کالا در قانون تجارت به صراحت از قرارداد حمل و نقل نام برده شده است که معمولاً صدور بارنامه دال بر آن است (امید، ۱۳۵۳، ج ۲۰۸/۱ و عرفانی، ۱۳۸۵/۱۲ تا ۱۱۹). در مورد حمل و نقل مسافر نیز صدور بلیط به منزله قرارداد بین طرفین است (http://www.airmadagascar.com/jcms/images/pdf/conditions_md_fr.pdf و امید ۱۳۵۳ ج ۱۰/۲). در نتیجه در حمل و نقلی که راننده یا متصدی حمل حرفه خویش را حمل و نقل قرارداده، قرارداد حمل و نقل تشکیل شده و عملیات مزبور در حقوق ایران طبق بند ۲ ماده ۲ قانون تجارت و در حقوق فرانسه نیز طبق بند ۵ ماده ۱۱۰-۱ قانون تجارت^۱ نوعی فعالیت تجاری است.

1-Art. L110-1: La loi répute actes de commerce:

1° Tout achat de biens meubles pour les revendre, soit en nature, soit après les avoir travaillés et mis en oeuvre; 2° Tout achat de biens immeubles aux fins de les revendre, à moins que l'acquéreur n'ait agi en vue d'édifier un ou plusieurs bâtiments et de les vendre en bloc ou par locaux; 3° Toutes opérations d'intermédiaire pour l'achat, la souscription ou la vente d'immeubles, de fonds de commerce, d'actions ou parts de sociétés immobilières; 4° Toute entreprise de location de meubles; 5° Toute entreprise de manufactures, de commission, de transport par terre ou par eau; 6° Toute entreprise de fournitures, d'agence, bureaux d'affaires, établissements de ventes à l'encan, de spectacles publics; 7° Toute opération de change, banque et courtage; 8° Toutes les opérations de banques publiques; 9° Toutes obligations entre négociants, marchands et banquiers; 10° Entre toutes personnes, les lettres de change.

۲-۱- تعهدات ناشی از قرارداد حمل و نقل

قرارداد حمل و نقل مسافر نیز مانند قراردادهای دیگر منبع تعهداتی بر ذمه طرفین می‌باشد. در حمل و نقل‌های حرفه‌ای به محض صدور بلیط و یا توافق طرفین می‌توان روابط آنها را نوعی قرارداد دانست. حال در حمل و نقل حرفه‌ای با انعقاد قرارداد مزبور هر یک متعهد شده و تعهداتی بر ذمه ایشان بار می‌شود. تعهد عمده متصدی عبارت است از حمل مسافر از نقطه‌ای به نقطه دیگر و نیز این تعهد که وی را سالم و به موقع به مقصد برساند که ماهیت این تعهدات، تعهد به نتیجه است. تعهد مسافر نیز پرداخت هزینه‌ها و عدم تعدی و تفریط نسبت به وسیله حمل و نقل می‌باشد که تعهد به پرداخت، تعهد به نتیجه و تعهد به عدم افراط و تفریط، تعهد به وسیله است. حال آنچه گفته شد مربوط به تعهدات (تعهدات قراردادی) بین طرفین است که در صورت نقض هر یک از این تعهدات و ورود خسارت، الزامی جدید به نام مسئولیت مدنی (مسئولیت مدنی قراردادی) بر ایشان بار می‌شود که در مطالب آتی مورد بررسی قرار می‌گیرد.

۲- ماهیت قرارداد حمل و نقل

در حقوق تعهدات این سوال قابل طرح است که اگر حمل و نقل مسافر نیز نوعی قرارداد باشد آیا قرارداد حمل و نقل یکی از اقسام عقود معین است یا نوعی قرارداد غیر معین می‌باشد که در قسمتهای بعد مورد تحلیل قرار می‌گیرد.

۲-۱ تحلیل قرارداد حمل و نقل با عقود معین

در میان عقود معین، احکام قرارداد حمل و نقل با وکالت و اجاره بیش از عقود دیگر نزدیک تر است.

ماده ۳۷۸ قانون تجارت مقرر می‌دارد: «قرارداد حمل و نقل تابع مقررات وکالت خواهد بود مگر در مواردی که ذیلاً استثنا شده باشد». برغم اطلاق این ماده که قرارداد حمل و نقل کالا و مسافر را در بر می‌گیرد به نظر می‌رسد قرارداد حمل و نقل مسافر با عقد وکالت سازگار نیست. زیرا اولاً بر سر اینکه قرارداد حمل و نقل در حقوق تجارت شامل حمل و نقل مسافر نیز باشد تردید وجود دارد. زیرا در این قانون نامی از مسافر برده نشده است. برخی معتقدند احتمالاً جمله مربوط به حمل مسافر از قلم افتاده باشد (اعظمی زنگنه ۱۳۵۳/۳۰۵). ولی پذیرفتن از قلم افتادگی در قانون تجارت دشوار است. زیرا اگر عدم ذکر مسافر در قرارداد حمل و نقل نوعی قلم افتادگی می‌بود باید در مواد دیگر حد اقل نامی از مسافر برده می‌شد. با این لحاظ

اگر چه نمی‌توان از نظر فن تفسیر قوانین از قلم افتادگی مزبور را پذیرفت اما از نظر مصالح اجتماعی بهتر است قرارداد حمل و نقل را شامل حمل مسافر نیز بدانیم. زیرا تفکیک حمل مسافر از کالا سبب دوگانگی رژیم حاکم بر حمل و نقل می‌شود که گاه به نتایج غیر منطقی منتهی می‌شود.

با وجود این حتی اگر گفته نشود که قانون تجارت از قلم افتادگی دارد و با استناد به اطلاق بند ۲ ماده ۲ قانون تجارت بتوان گفت حمل و نقل مسافر و کالا هر دو مشمول مقررات حقوق تجارت است نمی‌توان حمل و نقل مسافر را تابع مقررات وکالت دانست. زیرا به عنوان مثال چگونگی می‌توان تصور کرد که قرارداد حمل و نقل تابع عقد وکالت باشد که یکی از عقود جایز بوده و در حقوق ایران طبق ماده ۶۷۸ قانون مدنی و در حقوق فرانسه طبق ماده ۲۰۰۳ قانون مدنی^۱ با اراده یکی از طرفین و نیز با مرگ و حجر یکی از طرفین از بین می‌رود؟

از سویی ممکن است گفته شود که به تبع از فقه حمل کالا و مسافر تابعی از عقد اجاره است (حلی، بی تا، ج ۱/۲۵۴ و خویی، ۶۹/۱۳۶۵ و ۸۹/۷۰). زیرا ماده ۵۱۳ قانون مدنی مقرر می‌دارد: «اقسام عمده اجاره اشخاص از قرار ذیل است: ۱- اجاره خدمه و کارگران از هر قبیل؛ ۲- اجاره متصدیان حمل و نقل اشخاص یا مال التجاره اعم از راه خشکی یا آب یا هوا» که ماده مزبور ترجمه ماده ۱۷۷۹ قانون مدنی فرانسه^۲ است. (<http://www.juritravail.com/lexique/Transport.html>). با وجود این به نظر می‌رسد حمل مسافر نمی‌تواند تابع احکام اجاره باشد. زیرا عقد تابع قصد است و امروزه عرفا مسافر هنگام خرید بلیط، قصد اجاره ندارد.

۲-۲ تحلیل قرارداد حمل و نقل با عقود غیر معین

عقد غیر معین (Les contrats innommés) در حقوق ایران (کاتوزیان، ۱۳۷۲، ج ۹۵/۱ و شهیدی، ۱۳۷۷، ج ۸۱/۱) و فرانسه (Weill.Terré, 1975: 43) عقدی است که در قانون دارای عنوان و احکام و آثار

1-Art. 2003.

Créé par: Loi 1804-03-10 promulguée le 20 mars 1804 Le mandat finit:

Par la révocation du mandataire, Par la renonciation de celui-ci au mandat, Par la mort naturelle ou civile (1), la tutelle des majeurs ou la déconfiture, soit du mandant, soit du mandataire. Nota : (1) : La mort civile a été abolie par la loi du 31 mai 1854.

2 -Art. 1779.

Créé par: Loi 1804-03-07 promulguée le 17 mars 1804 Modifié par la Loi n°67-3 du 3 janvier 1967 - art. 4 () JORF 4 janvier 1967 en vigueur le 1er août 1967 Il y a trois espèces principales de louage d'ouvrage et d'industrie: 1° Le louage des gens de travail qui s'engagent au service de quelq'un; 2° Celui des voituriers, tant par terre que par eau, qui se chargent du transport des personnes ou des marchandises ;3° Celui des architectes, entrepreneurs d'ouvrages et techniciens par suite d'études, devis ou marchés.

3 -Le transport pris au sens de déplacement des marchandises ou de déplacement des personnes, est un contrat qui est rangé dans le Code civil dans le louage d'industrie aux articles 1779.

خاص نیست و طرفین آزادند، منعقد سازند در صورتی که مغایر قانون و اخلاق حسنه نباشد. در مورد حمل و نقل مسافر نیز امروزه به نظر می‌رسد تابع عقود معین نبوده و خود، عقدی مستقل به شمار می‌رود.

۳-۲ قرارداد حمل و نقل؛ از عقد غیر معین تا عقدی معین

گفته شد که تحلیل قرارداد حمل و نقل با عقود غیر معین مناسب تر است. با وجود این، امروزه قرارداد حمل و نقل به عنوان عقدی مستقل به تدریج جایگاه خویش را در میان انواع قراردادهای خاص باز کرده است. گویا خود در حال تبدیل به عقدی معین است. عقود معین (Les contrats nommés) عقود هستند که در قانون نامی خاص داشته (Weill, Terré, 1975: 43) و مقنن احکام و شرایط آنها را بیان داشته است (کاتوزیان ۱۳۷۲ ج ۱/۹۵). به همین جهت در حقوق برخی از کشورها مانند سوئیس قرارداد حمل و نقل جایگاهی خاص را در میان عقود معین در قانون تعهدات این کشور پیدا کرده است.

۳-۳ مسئولیت مدنی ناشی از حمل و نقل مسافر

پس از بیان ماهیت قراردادی حمل و نقل مسافر اکنون نوبت به طرح مسأله‌ای مهم تر می‌رسد که در صورتی که مسافر سالم و به موقع به مقصد نرسد، مسئولیت متصدی حمل و نقل چگونه است؟ فقدان حکمی صریح در قانون مدنی و تجارت اقتضاء دارد که مسئولیت متصدی با توجه به ماهیت تعهدات قراردادی حمل و نقل مسافر تحلیل شود. از نظر تحلیلی اگر قرارداد حمل و نقل خود عقدی مستقل به شمار آمده و مشمول قواعد عمومی قراردادها باشد تعهد متصدی حمل و نقل، نوعی تعهد به نتیجه است^۱

<http://www.lawperationnel.com/EncyclopedieJur/Obligationderesultat.html> و زین الدین، ۱۴۱۳، ج ۲۶۲/۴ و طباطبایی یردی، ۵۸۰/۱۴۰۹ و حکیم، ۱۴۰۴، ج ۲۰/۱۲) و در صورتی که مسافر سالم به مقصد نرسد معلوم می‌شود که متصدی نقض عهد کرده و این نقض تعهد، خود تقصیر بوده (سنهوری، ۱۹۹۸، ج ۱، مجلد ۷۳۹/۲) و بدون اینکه لازم باشد مسافر تقصیر متصدی را به اثبات برساند، متصدی باید خسارت مسافر یا بازماندگان وی را جبران سازد مگر اینکه متصدی بتواند قوه قاهره را به اثبات برساند (مواد ۲۲۷ و ۲۲۹ قانون مدنی ایران و مواد ۱۱۴۷ و ۱۱۴۸ قانون مدنی فرانسه^۲). در فقه نیز در صورتی که متصدی به دلیل علتی که خارج از توانایی وی باشد کالا را

1- Obligation par laquelle le débiteur s'engage à fournir un résultat déterminé. Dans un tel cas la responsabilité du débiteur pourra être engagée dès lors que le résultat promis n'est pas obtenu.

2-Art. 1147 Créé par: Loi 1804-02-07 promulguée le 17 février 1804

Le débiteur est condamné, s'il y a lieu, au paiement de dommages et intérêts soit à raison de l'inexécution de l'obligation, soit à raison du retard dans l'exécution, toutes les fois qu'il ne

به مقصد نرساند، ضامن نیست (طوسی، ۱۳۸۷، ج ۱/۴/۱۴۴). هر چند در فقه در این موارد بیشتر صحبت از صحت و بطلان عقد اجاره شده و کمتر به صورت مستقل سخن از مسئولیت به میان آمده است (حسینی الروحانی، ۱۴۱۴، ج ۵۷/۱۹). در حقوق فرانسه نیز به جهت عدم تصریح در مقررات برای سالیان متمادی دیوانعالی کشور مسافر را در صورت ورود خسارت مطابق با قاعده کلی مندرج در ماده ۱۳۸۲ قانون مدنی فرانسه^۱ مکلف به اثبات تقصیر می‌دانست. اما در سال ۱۹۱۱ دیوانعالی کشور در کنار تعهد متصدی به حمل مسافر، تعهدی دیگر را مطرح ساخت به نام «تعهد ایمنی» (L'obligation de sécurité) که طبق این تعهد، متصدی متعهد است مسافر را سالم به مقصد برساند (Colin. Capitant. 1935.T.2:653) و این تعهد، نوعی تعهد «به نتیجه» است که در صورتی که مسافر سالم به مقصد نرسد تقصیر متصدی محرز بوده و وی مکلف به پرداخت خسارت می‌شود؛ مگر علت خارجی را به اثبات برساند. ([http://www.travail-et-securite.fr/archivests/archivests.nsf/\(allDocParRef\)/TS681page34](http://www.travail-et-securite.fr/archivests/archivests.nsf/(allDocParRef)/TS681page34)) (1/\$File / TS681page34.pdf?OpenElement) به نظر می‌رسد در حقوق ایران نیز با توجه به مواد ۲۲۷ و ۲۲۹ قانون مدنی همین نظر قابل پذیرش است: راننده‌ای که مسافری را سوار می‌کند به نوعی با وی قراردادی را منعقد می‌کند که یکی از شروط این قرارداد این است که صرف نظر از احتمال معقول خسارات مانند تصادف، راننده تعهد می‌کند مسافر را سالم و به موقع به مقصد برساند و این همان تعهد ایمنی است. حال در مواردی که مسافر به مقصد نرسیده یا سالم و یا به موقع به مقصد نمی‌رسد این تعهد نقض شده و طبق مواد ۲۲۷ و ۲۲۹ قانون مدنی صرف نقض عهد تقصیر بوده و مسافر بدون نیاز به اثبات تقصیر متصدی می‌تواند از وی خسارات خویش را دریافت دارد و دیگر این متعهد است که برای رهایی از بار مسئولیت باید بار اثبات فورس ماژور را به دوش کشد.

البته مسافر با توسل به قانون بیمه اجباری نیز می‌تواند خسارت خویش را از دارنده اتومبیل مطالبه کند. در حقوق فرانسه نیز طبق بند ۱ ماده ۱۳۸۴ قانون مدنی فرانسه^۲ محافظ هر شئی از جمله اتومبیل مسئول جبران خسارتی است که از ناحیه آن شئی به دیگری وارد شده

justifie pas que l'inexécution provient d'une cause étrangère qui ne peut lui être imputée, encore qu'il n'y ait aucune mauvaise foi de sa part.

Art. 1148:

Créé par: Loi 1804-02-07 promulguée le 17 février 1804 Il n'y a lieu à aucuns dommages et intérêts lorsque, par suite d'une force majeure ou d'un cas fortuit, le débiteur a été empêché de donner ou de faire ce à quoi il était obligé, ou a fait ce qui lui était interdit.

1-Art. 1382: *Créé par: Loi 1804-02-09 promulguée le 19 février 1804* Tout fait quelconque de l'homme, qui cause à autrui un dommage, oblige celui par la faute duquel il est arrivé à le réparer.

2-Art. 1384: *Modifié par la Loi n°2002-305 du 4 mars 2002 - art. 8 () JORF 5 mars 2002* On est responsable non seulement du dommage que l'on cause par son propre fait, mais encore de celui qui est causé par le fait des personnes dont on doit répondre, ou des choses que l'on a sous sa garde.

است. این مسئولیت مبتنی بر نظریه تقصیر نبوده و زیان دیده نیازی به اثبات تقصیر متصدی نخواهد داشت.

قسمت دوم: ماهیت حقوقی تعهدات و مسئولیت ناشی از حمل و نقل دوستانه مسافر

۱- تفکیک حمل و نقل دوستانه از نهادهای مشابه از منظر حقوق فرانسه

همانگونه که گفته شد یکی از اقسام بسیار شایع حمل و نقل اشخاص در مواردی است که راننده‌ای بدون این که متصدی حمل و نقل به شمار آید دوست یا آشنایی را مجانی سوار می‌کند تا به مقصد برساند یا حداقل تا قسمتی از مسیر وی را جابجا کند که به این حمل و نقل «حمل و نقل دوستانه» (Le transport bénévole) گفته می‌شود. طبق نظر محاکم فرانسه این نوع از حمل و نقل را نباید با «حمل و نقل مجانی یا فاقد درآمد» (Le transport sans rémunération) یکسان پنداشت. به عنوان مثال زمانی که متصدی حمل و نقل که حرفه وی حمل و نقل بوده مسافری را سوار می‌کند ولی به جهاتی از وی وجهی دریافت نمی‌دارد این حمل مسافر، مجانی است ولی قراردادی بوده (Viney 1995:324) و تابع همان احکامی است که در قسمت قبل مطرح شد اما حمل دوستانه نیست. به عبارتی مبنای این مسئولیت تعهد ایمنی است (Mazeud, 1978.T2:582). همچنین زمانی که مدیر یک نمایشگاه خرید و فروش اتومبیل، اتومبیلی را به خریدار احتمالی می‌دهد تا آن را آزمایش کند تا اگر پسندید اکتیاع کند، اگر تصادفی رخ دهد نظریه حمل دوستانه جایی برای اعمال ندارد. در این موارد گرچه عقد بیع منعقد نشده اما وضعیتی قراردادی بوجود آمده که تعهدی نقض شده و طبق نظریه «تعهدایمنی» بدون اینکه نیازی به اثبات تقصیر باشد مالک مسئول جبران خسارت خواهد بود. به نظر حقوقدانان فرانسوی حتی اگر اعتقاد بر این باشد که هنوز قراردادی بوجود نیامده و خریدار احتمالی هنوز طرف هیچ عقدی نیست اما تردیدی وجود ندارد که نهایتاً چنین خریدار احتمالی حداقل مانند شخص ثالثی می‌باشد که می‌تواند با استناد به بند ۱ ماده ۱۳۸۴ قانون مدنی فرانسه با استناد به مسئولیت غیر قراردادی و بدون نیاز به اثبات تقصیر خسارات خویش را دریافت دارد (Starck, 1972:100).

حتی در مواردی که «حمل و نقل همراه منفعت» (Le transport intéressé) وجود دارد، تردید شده است که قواعد حمل و نقل دوستانه کاربرد داشته باشد. به عنوان مثال اگر پزشکی با اتومبیل یکی از اعضای خانواده بیمار به بالین بیماری حاضر شود گفته شده که مشمول قواعد حمل و نقل دوستانه نیست (Starck, 1972:100).

۲- ماهیت حقوقی حمل و نقل دوستانه

۲-۱- فقدان قرارداد

پس از شناخت حمل و نقل دوستانه نوبت به طرح این مساله می‌رسد که آیا در مواردی که حمل و نقل دوستانه وجود دارد آیا بین راننده و مسافر فقط نوعی رابطه دوستی حاکم است یا باید این رابطه را به گونه‌ای خاص از عقد تعبیر کرد؟ ثمره عملی تعیین ماهیت این رابطه در نظام حاکم بر مسئولیت راننده است. به نحوی که اگر رابطه مزبور قراردادی نباشد، مسئولیت وی قهری بوده و در حقوق ایران تابع مواد ۳۲۸ تا ۳۳۵ قانون مدنی و ماده ۱ قانون مسئولیت مدنی و در فرانسه نیز باید تابع مواد ۱۳۸۲ تا ۱۳۸۶ قانون مدنی باشد. اما اگر رابطه مزبور قراردادی باشد مسئولیت راننده نیز مسئولیت قراردادی بوده و در حقوق ایران تابع مواد ۲۲۶ تا ۲۳۰ قانون مدنی و در حقوق فرانسه تابع مواد ۱۱۴۶ تا ۱۱۵۵ قانون مدنی است. برغم اینکه در حمل و نقل دوستانه مسافر کوشش می‌کرده تا رابطه را قراردادی جلوه دهد تا از بار اثبات تقصیر رهایی یابد (Mazeaud, 1978, T2:368) ولی در حقوق فرانسه به زعم اساتید چنین رابطه‌ای قراردادی نیست. در حقوق ایران نیز نمی‌توان رابطه مزبور را به قراردادی تعبیر کرد. زیرا طرفین قصد انشاء عقدی را نداشته (Mazeaud, 1978, T2:368) و به عبارتی در این جا بین مسافر و راننده توافق دوستانه وجود دارد. اما این توافق عقد نبوده و طرفین قصد ایجاد تعهد قراردادی نداشته‌اند (Weill, Terré, 1975: 33). با توجه به اینکه حرفه چنین راننده‌ای تصدی به حمل و نقل نیست، نمی‌توان عمل وی را به عنوان قصد ملتزم شدن تلقی کرد و در صورت تردید در وجود قصد انشای التزام، اصل بر عدم آن است. در این موارد مسافر در قالب استیفاء مجانی از وسیله و عمل راننده بهره برده است.

۲-۲- تعهدات ناشی از حمل و نقل دوستانه

فقدان قرارداد در حمل و نقل دوستانه مانع از این نیست که در حمل و نقل دوستانه نیز بتوان تعهداتی را تصور کرد. در حمل و نقل دوستانه که رایگان نیز می‌باشد مسافر به ظاهر تعهد به پرداخت هزینه‌ای ندارد اما علی القاعده متعهد به رعایت امانت بوده و باید از تعدی و تفریط نسبت به وسیله حمل و نقل خودداری کند. اما در مورد متصدی ممکن است به ذهن برسد که بر نیکوکار نمی‌توان تکلیفی را تحمیل کرد. اندیشه‌ای که سالها در حقوق فرانسه حاکم می‌بود. اما به تدریج این اندیشه قوت گرفته است که در حمل دوستانه نیز متصدی متعهد به تعهد ایمنی است و باید مسافر را سالم به مقصد برساند. حال در صورت نقض همین تعهد است که بر راننده مسئولیت به جبران خسارت تحمیل می‌شود که در مباحث آتی مورد بررسی قرار می‌گیرد.

۳- مسئولیت مدنی ناشی از حمل و نقل دوستانه

در قسمت قبل مطرح شد که رابطه موجود در حمل و نقل دوستانه نمی‌تواند قراردادی باشد و اکنون این سؤال جای طرح دارد که در صورتی که در جریان چنین حمل و نقلی برای مسافر حادثه‌ای اتفاق افتاده و سبب خسارت وی شود آیا مسافر می‌تواند با استناد به قواعد عمومی مسئولیت غیر قراردادی خسارات خویش را از راننده یا مالک وسیله نقلیه مطالبه کند (Viney 1995:324) که در قسمت بعد مطرح می‌شود.

۳-۱ عدم وجود مسئولیت مدنی ناشی از شیئی در حمل و نقل دوستانه

دیوانعالی کشور فرانسه در ۲۷ مارس ۱۹۲۸ (Mazeaud, 1978.T2:580) مقرر کرده که در مورد حمل و نقل دوستانه، مسئولیت ناشی از شیئی یعنی مسئولیت بدون تقصیر مندرج در بند ۱ ماده ۱۳۸۴ قانون مدنی کاربرد ندارد. به عبارتی به نظر دیوانعالی کشور با فقدان رابطه قراردادی بین طرفین مسئولیت مدنی قراردادی منتفی بوده و در خصوص مسئولیت مدنی قهری نیز استناد به بند ۱ ماده ۱۳۸۴ قانون مدنی فرانسه یعنی مسئولیت بدون تقصیر ناشی از شیئی امکان ندارد. به دیگر سخن، در حمل و نقل حرفه‌ای در حقوق فرانسه مسافر می‌توانست با استناد به بند ۱ ماده ۱۳۸۴ قانون مدنی بدون نیاز به اثبات تقصیر جبران خسارات خویش را از متصدی مطالبه کند و خود دیوانعالی کشور نیز مبنای چنین مسئولیتی را «نظریه تعهد ایمنی» می‌دانست. در حالی که به نظر دیوانعالی کشور فرانسه در حمل و نقل دوستانه مسافر نمی‌تواند با استناد به بند ۱ ماده ۱۳۸۴ قانون مدنی بدون اثبات تقصیر خسارات خویش را مطالبه کند. هرچند به نظر برخی از اساتید حقوق مدنی فرانسه در صورتی که مسافر بتواند تقصیر راننده را با استناد به ماده ۱۳۸۲ قانون مدنی فرانسه به اثبات رساند باید بتواند خسارات خویش را مطالبه کند (Mazeaud, 1978.T2:580et; Starck, 1972: 99). حال ممکن است به ذهن برسد با وجود بیمه اجباری دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی زیان دیده همیشه می‌تواند خسارات خویش را بدون نیاز به اثبات تقصیر از مالک اتومبیل دریافت دارد و ثمره‌ای بر رای ۱۹۲۸ نیست. زیرا گرچه رای مزبور زیان دیده را از مزیت مسئولیت بدون تقصیر مندرج در بند ۱ ماده ۱۳۸۴ قانون مدنی محروم کرده و در صورتی که بخواهد مطالبه خسارت کند وی را ملزم به اثبات تقصیر می‌داند؛ اما زیان دیده با استناد به قانون بیمه اجباری همان نتیجه بند ۱ ماده ۱۳۸۴ را به دست آورده و می‌تواند بدون نیاز به اثبات تقصیر، خسارات خویش را از بیمه دریافت دارد. اما با وجود این به نظر می‌رسد که وضعیت چندان هم مشابه نیست. زیرا گاهی اتومبیل دارای بیمه نیست یا عقد بیمه باطل است و در این موارد مسافر نمی‌تواند با مراجعه به بیمه خسارت خویش را دریافت دارد و عملاً باید با استناد به قواعد عمومی یعنی نظریه تقصیر

ماده ۱ قانون مسئولیت مدنی ایران و مواد ۱۳۸۲ و ۱۳۸۳ قانون مدنی فرانسه) و اثبات تقصیر راننده از وی خسارت دریافت دارد و در مواردی نیز که بیمه نامه‌ای موجود است نباید فراموش کرد که تعهدات شرکت بیمه تا سقف مشخص است و خسارات مازاد بر سقف بیمه را پوشش نمی‌دهد (Mazeaud,1978.T2:581).

تجزیه و تحلیل رای ۱۹۲۸ دیوانعالی کشور فرانسه مبنی بر عدم مسئولیت راننده و عدم امکان استناد به مسئولیت بدون تقصیر ناشی از شنی نشان می‌دهد که دلایل این رای بسیار پیچیده و غامض است (Mazeaud,1978.T2:580) که سبب تفاسیری متعدد و متناقض شده است. یکی از توجیحات این رای این است که شاید مسافر خطرات احتمالی را پذیرفته باشد (Viney, 1998:148). این توجیه چندان قوی نیست. زیرا در زندگی روزمره اشخاصی هستند که خطرات احتمالی را می‌پذیرند اما از تضمین مندرج در بند ۱ ماده ۱۳۸۴ قانون مدنی فرانسه یعنی مسئولیت بدون تقصیر نیز محروم نیستند. به عنوان مثال، رهگذری نیز که از خیابان عبور می‌کند احتمال خطر را به جان خریده اما می‌تواند از فرض مسئولیت بدون تقصیر بند ۱ ماده ۱۳۸۴ بهره برد (Mazeaud,1978.T2:580). وانگهی ممکن است شخصی خطرات احتمالی پدیده‌ای را بپذیرد اما این دلیل بر این نیست که وی می‌خواهد از جبران خسارت چشم پوشی کند (Starck,1972:99). بنابراین پذیرش احتمال خطر در نفس مسئولیت بدون تاثیر است مگر زمانی که حالت بی احتیاطی به خود گیرد (Mazeaud,1978.T2:580). برخی معتقدند که این سوار شدن به نوعی قرارداد حذف مسئولیت بین طرفین است و مسافر تعهد می‌کند که در صورت وقوع خسارت علیه راننده طرح دعوی نکند. در پاسخ گفته شده که اولاً مسئولیت مدنی تا حدودی به نظم عمومی مربوط بوده و نمی‌توان با قرارداد آن را حذف کرد. وانگهی اگر بتوان با قرارداد مسئولیت مندرج در بند ۱ ماده ۱۳۸۴ قانون مدنی فرانسه یعنی مسئولیت ناشی از شنی را حذف کرد چرا زیان دیده با استناد به قواعد عمومی و ماده ۱۳۸۲ یعنی با استفاده از نظریه تقصیر می‌تواند جبران خسارات خویش را مطالبه کند؟ برخی معتقدند علت عدم مسئولیت راننده را باید در استفاده رایگان و محبت آمیز جستجو کرد. به عبارتی آنکه احسان کرده و رهگذری را دوستانه و مجانی سوار کرده نباید مسئول جبران خسارات باشد. این توجیه نیز چندان قوی نیست. زیرا در همان مقطع زمانی که رای ۱۹۲۸ صادر شده مواردی دیگر یافت می‌شود که توجیه اخیر را ضعیف می‌کند. به عنوان مثال در پرونده‌ای شخصی از سر لطف و رأفت برای ملاقات دوستی به منزل وی رفته و سوار آسانسور شده و خسارت می‌بیند که شخص اخیر توانسته بود با استناد به مسئولیت عینی مندرج در بند ۱ ماده ۱۳۸۴ از دوست خویش مطالبه خسارت کند (Starck,1972:99).

به نظر برخی دیوانعالی کشور فرانسه «حقوق پرتوریایی» (Le droit prétorien) بوجود آورده است (Starck, 1972:100) و تنها توجیهی که شاید به نظر اساتید تا حدودی قابل قبول باشد این است که به نظر دیوان رابطه‌ای مبتنی بر نزاکت و اخلاق (Les relations de courtoisie) بین طرفین وجود دارد (Starck, 1972:100). استدلال دیوان «استدلال مبتنی بر انصاف» (Un argument d'équité) بیش نیست (Mazeaud, 1978.T2:581). به عبارتی سزاوار نیست آنکه مرتکب تقصیری نشده به صرف مالک شئی بودن مسئول جبران خسارت باشد. تنها ایرادی که در این مورد می‌توان بر دیوانعالی کشور فرانسه وارد آورد این است که خود دیوان در مواردی مسئولیت بدون تقصیر در مورد اشیاء را در بند ۱ ماده ۱۳۸۴ پذیرفته بوده است و حال آنکه با صدور رای ۱۹۲۸ مبنی بر عدم مسئولیت راننده در حمل دوستانه، خود قواعد دست ساز خویش را زیر پا می‌گذارد. وانگهی اگر گفته شود که رای ۱۹۲۸ نه به دلایل حقوقی و فنی تعهدات، بلکه به دلایل اجتماعی و اخلاقی صادر شده باید گفت دیوان در مقام تقنین نبوده و از نقش خود به عنوان یکی از «منابع حقوق» فاصله گرفته است (Starck, 1972:100).

در حقوق ایران نیز با استناد به قاعده احسان می‌توان به نتایجی مشابه نظیر رای سال ۱۹۲۸ دیوانعالی کشور فرانسه دست یافت. زیرا آنکه نه به عنوان متصدی بلکه در مقام احسان به دیگران از سر لطف دیگری را مجانا سوار می‌کند نباید مسئولیت عینی و بدون تقصیر داشته باشد.

تضعیف نظریه عدم مسئولیت

از بین توجیهاتی که در مورد رای سال ۱۹۲۸ ارائه شده آنچه تا حدودی به واقع نزدیک است دلایل اجتماعی و غیر حقوقی است و به عبارتی رای مزبور را باید با دلایلی مانند لطف و مهربانی و نزاکت توجیه کرد. اما گذشته از ضعف توجیهات مزبور واقعیت این است که راننده در قبال خسارات وارد به ثالث اجباراً بیمه می‌شود. در حقوق فرانسه بیمه دارندگان وسایل نقلیه از زمان قانون ۲۷ فوریه سال ۱۹۵۸ اجباری است.

http://www.legifrance.gouv.fr/jopdf/common/jo_pdf.jsp?numJO=0&dateJO=19580228&num Texte=&pageDebut=02148&pageFin= خود راننده مسافر را ترغیب می‌سازد تا با استناد به مقررات بیمه اجباری و با مراجعه به شرکت بیمه خسارات خویش را دریافت دارد. زیرا به فرض که معذوریت های اخلاقی مانند دوستی و خویشاوندی مانع شود که مسافر علیه راننده طرح دعوی کند اما این ایده پنهان که خسارات را بیمه می‌پردازد مشوقی است برای مسافر تا با مراجعه به شرکت بیمه ادعای خسارت کند و این مطالبه خسارت نیز نیازی به اثبات تقصیر راننده ندارد. بنابراین مسافر خواه به بند ۱ ماده ۱۳۸۴ استناد کند یا به مقررات بیمه اجباری نتیجه یکی است: در هر دو بدون نیاز

به اثبات تقصیر می‌تواند خسارات خویش را مطالبه کند. در نتیجه نظر دیوانعالی کشور که مسافر را از استناد به بند ۱ ماده ۱۳۸۴ در استفاده از مسؤلیت بدون تقصیر منع کرده دیگر کاربرد خویش را از دست می‌دهد. زیرا اگر مسافری که دوستانه سوار شده است مانند شخص ثالثی به حساب آید چرا نتواند از مزایای بیمه و به عبارتی از مسؤلیت بدون تقصیر بهره برد؟ این وضعیت در حقوق ایران نیز مشاهده می‌شود. حتی اگر با استناد به قاعده احسان راننده در حمل و نقل دوستانه از مسؤلیت بری دانسته شود اما بدیهی است که مسافر با استناد به مقررات بیمه اجباری می‌تواند خسارات خوش را دریافت دارد. راننده نیز در مورد دوستی که متحمل خسارت شده است یا نسبت به بازماندگان وی مصلحت را در آن می‌بیند که وی یا بازماندگانش را به به بیمه راهنمایی کند. در نتیجه در حقوق ایران نیز زیان دیده یا بازماندگانش می‌توانند بدون نیاز به اثبات تقصیر خسارات خویش را دریافت دارد.

تغییر جهت پنهان

با توجه به دلایل قبل به نظر می‌رسد دیوانعالی کشور فرانسه به ضعف استدلال خویش پی برده است؛ دیوان مزبور می‌خواسته است روحیه تعاون و دوستی زیاد شده و مسافری که به عنوان یک دوست و نه به عنوان یک مشتری با یک وسیله نقلیه بوسیله دوستی و نه یک متصدی حرفه‌ای حمل می‌شود، نتواند با استفاده از مزیت مسؤلیت بدون تقصیر و با استناد به بند ۱ ماده ۱۳۸۴ قانون مدنی خسارات خویش را دریافت دارد. اگر از منظر قاعده احسان نیز به مساله نگاه شود حق همین است؛ آنکه به رایگان دوستی را سوار می‌کند قصد ملتزم کردن خویش را نداشته و از نظر اخلاق نباید مسؤلیت مطلق بر وی تحمیل کرد. اما همه اشکال در این است که اگر مسافر با استناد به مقررات بیمه اجباری و بدون اثبات تقصیر یا با استناد به قواعد عمومی مسؤلیت و با اثبات تقصیر راننده بتواند خسارات خویش را از راننده دریافت دارد، اهداف متعالی دیوانعالی کشور فرانسه محقق نمی‌شود. به همین دلیل محاکم فرانسه سعی کرده‌اند به صورت پنهانی از رای ۱۹۲۸ دوری گزینند. در فاصله ۱۹۲۸ تا ۱۹۶۸ خود دیوان همراه با محاکم با استفاده از تدابیری از رای ۱۹۲۸ دوری گزیده است (Starck, 1972:100) که در ذیل مورد بررسی قرار می‌گیرد:

اول: یکی از ابزارهای محاکم برای فرار از رای سال ۱۹۲۸ مبنی بر عدم مسؤلیت راننده در حمل دوستانه این بوده است که مفهوم حمل دوستانه را بسیار مضیق تفسیر کرده‌اند. قبلاً مطرح شد که محاکم، حمل دوستانه را از حمل رایگان جدا ساخته‌اند. همچنین به نظر محاکم گرچه در برخی از حمل و نقل‌ها اجرتی دریافت نمی‌شود اما با توجه به اینکه نفعی در بین است دیگر مشمول قواعد حمل و نقل دوستانه نبوده و «حمل و نقل همراه با نفع» (Les

transports intéressés) تلقی می‌شود (Starck, 1972: 102). بنابراین در این مقطع زمانی محاکم دایره حمل و نقل دوستانه را تنگ تر کرده و حوزه حمل و نقل حرفه‌ای و همراه با نفع را گسترش داده‌اند. به عنوان مثال در حمل و نقل مجانی که مسافر در هزینه بنزین مشارکت کرده یا در مواردی که حمل و نقل مجانی است اما مسافر ساعاتی را به کمک راننده شتافته و برای رفع خستگی راننده به جای وی رانندگی کرده را نوعی حمل و نقل همراه با نفع دانسته و مشمول قواعد حمل و نقل دوستانه نکرده‌اند (Starck, 1972: 103) و بنابراین با توصیف حمل و نقل به حمل و نقل همراه با نفع به مسافر زیان دیده حق داده‌اند تا با استناد به بند ۱ ماده ۱۳۸۴ قانون مدنی فرانسه و بدون نیاز به اثبات تقصیر، خسارت خویش را دریافت دارد. به تعبیر برخی از اساتید حقوق مدنی فرانسه این شیوه از عمل محاکم یعنی تنگ کردن دایره حمل دوستانه و گسترش حمل و نقل همراه با نفع نوعی «زرنگی و مهارت حقوقی» (Habilité juridique) بوده تا دست مسافر را در مطالبه خسارت با استناد به بند ۱ ماده ۱۳۸۴ قانون مدنی فرانسه باز گذارند.

دوم: یکی دیگر از طرقی که دیوانعالی کشور فرانسه به نوعی از رای ۱۹۲۸ فاصله گرفته، رجوع به نظریه قدیمی «اعمال مقصرانه» (Faits fautifs) است (Starck, 1972: 25) که رویه قضایی تقریباً از دهه ۱۹۶۰ به آن استناد کرده است. زیرا راه حل اول یعنی توصیف حمل و نقل همراه با نفع تا حدودی اشکالات رای ۱۹۲۸ را جبران می‌کرد اما کافی نبود. زیرا واقعاً گاه حمل و نقل مجانی و دوستانه بود و نمی‌شد نفعی در آن دید تا به بهانه آن بتوان مسافر را مجاز به مطالبه خسارت کرد. به همین جهت راه حل دوم مطرح شده که به قول برخی از اساتید حقوق فرانسه راه حلی «جسورانه» (Audacieux) است (Starck, 1972: 103).

بر مبنای نظریه اعمال مقصرانه، لازم نیست که تقصیر واقعی مانند سرعت غیرمجاز، وضعیت بد چرخها یا حالت مستی و غیره ثابت شود. «خود تصادف گویای عمل مقصرانه است» (L'accident prouvait par lui meme la faute). به عبارت دیگر در مورد تصادف «موضوع خود گویای خود است». (Res ipsa loquitur. La chose parle d'elle meme) بر مبنای این نظر در تمام مواردی که سبب تصادف دقیقاً مشخص نیست که البته این موارد نیز نادر نیستند صرف تصادم عمل مقصرانه را ثابت می‌کند و یا حد اقل اماره بر تقصیر می‌باشد. با این نظریه در حمل دوستانه هم، مسافر لازم نبوده چیزی را ثابت کند جز تصادف را. همچنانکه اگر شخص ثالثی تصادف را ثابت کند، تصادف خود حاکی از عمل مقصرانه راننده بوده و می‌تواند مطالبه خسارت کند (Starck, 1972: 103). با وجود این نظریه، دیگر جستجو از عمل مقصرانه واقعی بیهوده است. حسن نظریه «اعمال مقصرانه» در این است که در حقوق فرانسه در مورد حمل و نقل دوستانه، مسافر بدون نیاز به اثبات تقصیر می‌تواند خسارت را مطالبه کند. گویا در مورد

وی بند ۱ ماده ۱۳۸۴ بکار می‌رود. به عبارت دیگر در این مقطع از زمان با استفاده از نظریه تقصیر مفروض راننده مسؤل می‌بود مگر اینکه ثابت می‌کرد که خسارت ناشی از «اوضاع و احوال خارجی» است. بنابراین با این استدلال یعنی تقصیر مفروض زیان دیده مانند استناد به بند ۱ ماده ۱۳۸۴ نیاز نداشت تقصیر راننده را ثابت کند. ولی از نظر وظیفه راننده در اثبات خلاف آن بین نظریه اعمال مقصرانه و بند ۱ ماده ۱۳۸۴ تفاوت وجود داشت. در نظریه اعمال مقصرانه یا فرض تقصیر راننده برای رهایی از مسؤلیت باید انجام امور متعارف را ثابت می‌کرد در حالی که در بند ۱ ماده ۱۳۸۴ باید فورس ماژور را ثابت می‌کرد و بدیهی است که اثبات امور متعارف بسیار آسان تر از اثبات فورس ماژور است. به عبارتی تفاوت مسؤلیت مندرج در بند ۱ ماده ۱۳۸۴ و نظریه تقصیر مفروض در این بود که آن مسؤلیتی سنگین که در بند ۱ ماده ۱۳۸۴ وجود می‌داشت در نظریه فرض تقصیر وجود نمی‌داشت. زیرا در بند ۱ ماده ۱۳۸۴ فقط اثبات «علت خارجی» (Cause étrangère) یعنی فورس ماژور می‌توانست راننده را از قید مسؤلیت رها کند؛ ولی در نظریه فرض تقصیر «اوضاع و احوال خارجی» (Circonstance étrangère) نیز می‌توانست سبب رها شدن از مسؤلیت شود. به دیگر سخن ممکن بود راننده با اثبات تاثیر امری دیگر در ورود خسارت از مسؤلیت رهایی یابد اگر چه در حد فورس ماژور هم نمی‌بود (Mazeaud, 1978. T2:581). در حقوق ایران نیز اگر این نظریه پذیرفته شود صرف تصادف به منزله تقصیر بوده و مسافر می‌تواند مطالبه خسارت کند؛ نتیجه‌ای که با استناد به قانون بیمه اجباری بسیار مشابه است. در هر دو بدون اثبات تقصیر مسافر می‌تواند مطالبه خسارت کند. با وجود این، این وضعیتها (مطالبه خسارت) تقریباً مشابه اند اما نه عین هم (Presqu' aussi bien, mais pas identiquement). زیرا در نظریه «اعمال مقصرانه» که با تصادف فرض تقصیر ایجاد می‌شود خلاف این فرض با امور متعارف قابل اثبات است. به عنوان مثال در حقوق فرانسه گفته شده که اگر راننده بتواند ثابت کند که فقدان تصرف و کنترل ناشی از سبب غیر قابل پیش بینی بوده مانند شکستگی یک قطعه از اتومبیل که نو بوده یا بسیار کم کار کرده است با این نظریه دیگر نمی‌تواند مسؤل باشد. زیرا فعل قابل سرزنشی دیگر به او منسوب نیست، گرچه شکستگی قطعه نیز فورس ماژور نباشد. در حالی که اگر در حقوق فرانسه مسافر به بند ۱ ماده ۱۳۸۴ و در حقوق ایران به بیمه اجباری استناد کند می‌تواند جبران خسارت خویش را مطالبه کند و مسؤلیت راننده به دلایل فوق مخدوش نیست مگر اینکه فورس ماژور را ثابت کند.

مسئولیت راننده در حمل و نقل دوستانه

با توجه به معایب منطقی رای ۱۹۲۸ دیوانعالی کشور فرانسه مبنی بر عدم مسئولیت در حمل و نقل دوستانه محاکم تا سال ۱۹۶۸ برای مسئول دانستن راننده یا دایره حمل دوستانه را مضیق می‌کردند یا از نظریه اعمال مقصرانه استفاده می‌کردند. زیرا گرچه به دلایل نزاکتی و اخلاقی عدم مسئولیت راننده‌ای که رهگذری را دوستانه و مجانی حمل می‌کرد قابل توجیه می‌بود اما بنا به دلایل فنی و منطقی این عدم مسئولیت قابل پذیرش نبود. زیرا نهایتاً مسافر مانند شخص ثالث می‌توانست خسارات خویش را با استناد به بیمه مطالبه کند و در نتیجه هدف دیوانعالی کشور محقق نمی‌گشت. بی دلیل نبود که دیوانعالی کشور و محاکم فرانسوی از طرق متفاوت سعی در اجتناب از رای ۱۹۲۸ را داشتند. به همین جهت در یک تغییر جهت کامل و آشکار در تاریخ ۲۰ دسامبر ۱۹۶۸ (Mazeaud, 1978. T2:581) دیوانعالی کشور فرانسه اعلام کرد که در حمل و نقل دوستانه مسافر می‌تواند با استناد به بند ۱ ماده ۱۳۸۴ قانون مدنی جبران خسارت خویش را از راننده مطالبه کند. (Starck, 1972: 104 et Weill. Terré, 1975: 33 et Viney. Jourdain 1998: 148) بدون اینکه نیازی به اثبات تقصیر باشد. با نظر اخیر دیوانعالی کشور فرانسه دیگر لازم نیست محاکم در پیچ و خم تفکیک حمل و نقل دوستانه از حمل و نقل رایگان و همراه با نفع سرگردان شوند. از این تاریخ به بعد مسافری که دوستانه سوار بر اتومبیلی شده است نیز بدون اثبات تقصیر می‌تواند از راننده مطالبه خسارت کند (Starck, 1972: 105 et Viney. Jourdain 1998: 148). در قوانین ایران در این مورد مطلبی وجود ندارد مگر اینکه به مسافری که دوستانه و مجانی سوار شده اجازه داده شود که با استناد به مقررات بیمه اجباری از مالک یا از راه اثبات تقصیر راننده از وی مطالبه خسارت کند. با وجود این، استناد به مقررات بیمه نیز گاه واقعا تمام خسارات را پوشش نمی‌دهد. زیرا گاه مسافری که دوستانه سوار اتومبیلی شده است از اعضای نزدیک خانواده بیمه گذار است مانند همسر که البته غالباً نیز در حمل و نقل دوستانه وضعیت اینگونه است که در اکثر قوانین بیمه اجباری از شمول بیمه محروم هستند. به عنوان مثال بند ۳ ماده ۲ قانون بیمه اجباری دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی مصوب ۱۳۴۷ همسر و پدر و مادر و اولاد و اولاد اولاد و اجداد تحت تکفل بیمه گذار را از شمول بیمه استثناء می‌کرد.

امروزه در حقوق فرانسه در موردی که مسافر فوت کند ورثه وی جانشین مسافری که دوستانه حمل شده می‌شوند. از زمان صدور رای ۱۹۶۸ ورثه می‌توانند از وجود مسئولیت بدون تقصیر بر علیه راننده طرح دعوی کنند. خویشاوندانی نیز که به سبب این تصادف خسارت مادی یا معنوی دیده‌اند می‌توانند از مسئولیت بدون تقصیر مندرج در بند ۱ ماده ۱۳۸۴ استفاده کنند. در سابق محاکم خویشاوندان را مکلف به اثبات تقصیر می‌کردند اما بر

مبنای رویه قضایی جدید وراث می‌توانند خسارت دریافت دارند. به عبارتی با رویه قضایی نوین آنچه باید مورد لحاظ قرار گیرد وضعیت راننده است نه زیان دیده (Mazeaud, 1978 T2: 582)

در حقوق ایران نیز اصلاح قانون بیمه اجباری می‌تواند نوید بخش تغییر نگرش مقنن به حساب آید. زیرا اگر در بند ۳ ماده ۲ قانون بیمه اجباری دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی مصوب ۱۳۴۷ همسر و پدر و مادر و اولاد و اولاد اولاد و اجداد تحت تکفل بیمه‌گذار از شمول بیمه استثناء می‌شدند اما در اصلاح قانون بیمه اجباری این مقرره تغییر یافته و امروزه طبق تبصره ۶ ماده ۱ قانون بیمه اجباری جدید منظور از شخص ثالث، هر شخصی است که به سبب حوادث وسایل نقلیه موضوع این قانون دچار زیانهای بدنی و یا مالی شود به استثناء راننده مسبب حادثه و بدین ترتیب اشخاصی مانند همسر و پدر و مادر و اولاد و اولاد اولاد و اجداد تحت تکفل بیمه‌گذار که معمولاً به نحو دوستانه مورد حمل و نقل قرار می‌گیرند نیز می‌توانند خسارات خویش را مطالبه کنند.

نتیجه

بررسی مسئولیت مدنی راننده در قبال کسی که حمل وی را بر عهده گرفته نشان می‌دهد که تفکیک سنتی بین حمل دوستانه و حرفه‌ای کم رنگ شده است. جبران خسارات تا حد ممکن و بصورت کامل امروزه یکی از قواعد انکار ناپذیر حقوق مسئولیت مدنی است. بر مبنای این قاعده باید خسارت مسافر را جبران کرد خواه این حمل و نقل دوستانه باشد یا حمل و نقلی حرفه‌ای. به عبارت دیگر، امروزه در حمل و نقل دوستانه به جای آنکه به راننده نکوکار نگریسته شده و بر مبنای قاعده احسان وی از جبران خسارت معاف شود بهتر است به زیان دیده عنایت شده و به وی اجازه داده شود تا مانند حمل و نقل حرفه‌ای از راننده خسارت دریافت دارد. زیرا با توجه به اصل جبران کامل خسارات باید روشی اتخاذ شود که خسارت جبران نشده‌ای باقی نماند. مخصوصاً با توجه به این امر که در حوادث رانندگی، راننده مکلف است تا مسئولیت خویش را بیمه کند و اگر حتی به عنوان شخص ثالث نیز تلقی شود مانعی از مراجعه به بیمه و دریافت خسارات به نظر نمی‌رسد. در حقوق جدید مسئولیت مدنی دیگر صحبت از مسئولیت فردی نیست و مسئولیت به نوعی جمعی است. آن سان که سارتر در بیان مفهوم مسئولیت آن را فقط به مسئولیت فردی محدود نکرده است. (http://www.laluxembourgeoise.lu/Documents/etude_RC.pdf)

از این منظر زمانی که بیمه بهتر خسارت را جبران می‌کند چرا بیهوده خسارت بر مسافری تحمیل شود که گاه توان تحمل آن را ندارد. به همین جهت امروزه در حقوق فرانسه بدون تفکیک بین حمل حرفه‌ای و دوستانه مسافر

می‌تواند جبران خسارت خویش را مطالبه کند که همین وضعیت در حقوق ایران نیز متصور است.

منابع و مأخذ

الف- فارسی و عربی

۱. اعظمی زنگنه، عبد الحمید (۱۳۵۳)، حقوق بازرگانی، بی نا، چاپ ۴.
۲. اخلاقی، بهروز (۱۳۲۲)، بحثی پیرامون قراردادهای حمل و نقل از دیدگاه حقوق تجارت. مجله کانون وکلا، شماره ۱۵۶-۱۵۹.
۳. امید، هوشنگ (۱۳۵۳)، حقوق دریایی، ج ۱، ج ۱، تهران: مدرسه عالی بیمه تهران.
۴. امید، هوشنگ (۱۳۵۳)، حقوق دریایی، ج ۲، ج ۱، تهران: مدرسه عالی بیمه تهران.
۵. حلّی (علامه)، حسن بن یوسف بن مطهر بی تا، تحریر الاحکام، ج ۱، مؤسسه آل البيت.
۶. حکیم، سید محسن، (۱۴۰۴)، مستمسک العروه، ج ۱۲، چاپ ۱.
۷. حسینی روحانی، سید محمد صادق (۱۴۱۴.ق)، فقه الصادق، ج ۱۹، ج ۳، مؤسسه دار الکتب.
۸. زین الدین، محمد امین (۱۴۱۳)، کلمه التقوی، ج ۴، ج ۳، المطبعة المهیر.
۹. سنهوری، عبدالرزاق احمد، (۱۹۹۸ م)، الوسیط فی شرح القانون المدنی الجدید، ج ۱، مجلد ۲، ج ۳، بیروت: لبنان، منشورات الحلبي الحقوقیه.
۱۰. شهیدی، مهدی (۱۳۷۷)، تشکیل قراردادهای و تعهدات، ج ۱، ج ۴، تهران: نشر حقوقدان.
۱۱. طوسی، ابی جعفر محمد بن الحسن بن علی (۱۳۸۷)، المیسوط، ج ۴، مکتبه المرتضویه.
۱۲. طباطبائی یزدی، سید محمد (۱۴۰۹)، العروه الوثقی، الاعلمی.
۱۳. کاتوزیان، ناصر (۱۳۷۲)، حقوق مدنی، قواعد عمومی قراردادهای، ج ۱، ج ۲، انتشارات مدرس.
۱۴. عرفانی، توفیق (۱۳۸۵)، مسئولیت مدنی متصدیان حمل و نقل زمینی. جاده راه آهن، ج ۱، تهران: نشر آثار اندیشه.
۱۵. موسوی خویی، سید ابوالقاسم (۱۳۶۵)، الاجاره، قم: المطبعة العلمیه.

ب- خارجی

۱- کتب فرانسوی

- 1-Colin.Ambroise.Capitant.(H) 1935.Cours élémentaire de Droit Civil Français. T.2. 8^é. éd. Dalloz.
- 2-Mazeaud.(Henri,Leon,Jean) 1978.Leçons de Droit Civil.Obligations. T2. 6^é.éd. Monntchrestien.
- 3-Starck.Boris. 1972. Droit Civil. obligations.1^é.éd.librairie techniques.
- 4-Viney.Genevieve. Jourdain .Patrice. 1998.Traité de Droit Civil. Les Conditions de la responsabilité.2^é.éd.librairie générale de droit et de jurisprudence.
- 5-Viney. Genevieve. 1995.Traité de Droit Civil. Introduction a la responsabilité. 2^é.éd.librairie générale de droit et de jurisprudence.
- 6-Weill.Alex.Terré.Francois. 1975.Droit Civil.Les obligations.2^é.éd.Dalloz.

۲- مقالات به زبان فرانسه

- 1-Joumard.Robert. 2005.Developpement durable et transports. <http://www.inrets.fr/ur/te/publications/publications-pdf/Joumard/comDDA Alger05.pdf>.
- 2-Oblin.Maurice.HoDinh.Anne-MarieMameche.Fouzia. 2006.Etude sur les obstacles juridique au developpement des nouveaux services de transport.

۳- سایت های به زبان فرانسه

- 1-<http://www.termiumpius.gc.ca/guides/juridi/files/565.html>.
- 2-<http://www.lawperationnel.com/EncyclopedieJur/Obligationderesultat.html>.
- 3-<http://www.juritravail.com/lexique/Transport.html>.
- 4-http://www.legifrance.gouv.fr/jopdf/common/jo_pdf.jsp?numJO=0&dateJO=19580228&numTexte=&pageDebut=02148&pageFin.
- 5-http://www.airmadagascar.com/jcms/images/pdf/conditions_md_fr.pdf.
- 6-http://www.innovations-transport.fr/IMG/pdf/Obstacles_juridiques.pdf.
- 7-http://www.laluxembourgeoise.lu/Documents/etude_RC.pdf.
- 8-[http://www.travail-et-securite.fr/archivests/archivests.nsf/\(allDocParRef\)/TS681page34.1/\\$File/TS681page34.pdf?OpenElement](http://www.travail-et-securite.fr/archivests/archivests.nsf/(allDocParRef)/TS681page34.1/$File/TS681page34.pdf?OpenElement)

از نویسنده مسئول تاکنون مقالات زیر در همین مجله منتشر شده است:

- «بررسی تطبیقی آثار تعلیق در تشکیل و انحلال تعهدات در حقوق ایران و فرانسه» سال ۱۳۸۹، شماره ۱۰۱، «مطالعه تطبیقی مسئولیت مدنی مالک ساختمان در حقوق ایران و فرانسه» سال ۱۳۸۹، شماره ۳. «تقسیم بندی منابع تعهدات قراردادی و غیر قراردادی در حقوق ایران و فرانسه» سال ۱۳۹۰، شماره ۲.

Archive of SID