

نشریه مطالعات حقوق تطبیقی
دوره ۵، شماره ۱،
بهار و تابستان ۱۳۹۳
صفحات ۲۴۵ تا ۲۶۴

بررسی اصول مسئولیت در حمل و نقل، از نظریه تا عمل؛ نگاهی به موضوع در نظام کامن لا

حمید کاظمی*

پژوهشگر حقوق هوافضا - پژوهشگاه فضایی

تاریخ دریافت: ۹۲/۴/۱۱ - تاریخ پذیرش: ۹۲/۱۰/۸

چکیده

اگرچه انگلیس و آمریکا هر دو از سیستم کامن لا پیروی می‌کنند و از جنبه نظری دارای قواعد حقوقی مشابهی در زمینه مبنای مسئولیت در حمل و نقل هستند، به نظر می‌رسد کشورهای تابع کامن لا^۱ با توجه به شرایط و اوضاع و احوال کشور خود، برخی قواعد مسئولیت را جرح و تعدیل کرده‌اند. در بررسی انجام‌شده، این دو کشور در خصوص درج شرایط معافیت، مبنای مسئولیت یا تعهدات متصدی حمل و نقل عدول کرده‌اند. نویسنده در این مقاله درصدد اثبات این فرضیه است که سیستم کامن لا انعطاف‌پذیر است و دولت‌های پیرو این سیستم، در برخی موارد از اصول نظری مسئولیت فاصله می‌گیرند و به دلیل شرایط کشور متبوع خود، از قواعد تعدیل‌یافته پیروی می‌کنند.

واژگان کلیدی

حمل و نقل، متصدی حمل و نقل، مسئولیت، مسئولیت قراردادی، مسئولیت مدنی.

مقدمه

اصول مسئولیت جبران خسارت ریشه در سیستم‌های حقوقی کشورها دارد. سیستم کامن لا، سیستمی حقوقی است که ریشه در حقوق انگلیس دارد و برخی کشورهای دیگر نظیر ایالات متحده آمریکا، استرالیا، نیوزیلند و... از حقوق انگلیس پیروی می‌کنند. در این سیستم حقوقی، به رویه قضایی‌ای که قضات در محاکم برای حل و فصل دعاوی

ایجاد می‌کنند، اهمیت زیادی داده شده است. قاعده حقوقی در سیستم کامن‌لا بیشتر در صدد ارائه راه‌حل برای ختم رسیدگی به پرونده‌های حقوقی در دادگاه‌ها است تا تدوین قانونی برای آینده (David and J.E.C. Brierley, 1985, p.24).

اگرچه کشورهای مبتنی بر کامن‌لا توجه خود را بیشتر معطوف به رویه قضایی کرده‌اند، می‌توان مشاهده کرد که کشورهای تابع سیستم کامن‌لا قوانین و مقررات مدونی نیز برای موضوعات خاص نظیر مسئولیت متصدی حمل‌ونقل تدوین کرده‌اند. سیستم کامن‌لا دارای طبقه‌بندی‌های خاص خود در تنظیم روابط حقوقی میان اشخاص حقیقی و حقوقی است، لکن به تدریج کشورهای تابع سیستم کامن‌لا از اصول سنتی فاصله گرفته‌اند و این از نظر عملی باعث تفاوت‌هایی با سیستم سنتی کامن‌لا شده است (Martin and McClean et.al, 2006, p.2).

در این مطالعه، سیستم حقوقی دو کشور انگلیس و آمریکا از کشورهای کامن‌لا بررسی می‌شود. انگلیس به این دلیل انتخاب شده که خاستگاه سیستم کامن‌لا است. آمریکا نیز از این نظر انتخاب شده است که رویه قضایی ایجادشده در این کشور تأثیر بسزایی در توسعه و تبیین مقررات مسئولیت در حوزه‌های مختلف حمل‌ونقل در سطح بین‌الملل دارد و همچنین دسترسی به رویه‌های قضایی این کشور برای مقاصد علمی به‌سهولت امکان‌پذیر است (Grundmann, 2009, P.1583).

نویسنده در این مقاله نخست اصول حقوقی مسئولیت مشترک کامن‌لا در حمل‌ونقل را با عنوان نظریه بررسی کرده، سپس به‌طور خاص به حقوق آمریکا و انگلیس پرداخته است تا نخست تشابهات و اختلافات سیستم‌های حقوقی این دو کشور را از اصول کلی مسئولیت در سیستم کامن‌لا از جنبه نظری مشخص کند و دیگر اینکه نشان دهد چگونه و تا چه حدی این کشورها از مبانی و اصول سنتی مسئولیت در سیستم حقوقی خود در حوزه حمل‌ونقل فاصله گرفته‌اند و سرانجام این فرض را ثابت کند که سیستم کامن‌لا انعطاف‌پذیر است و کشورهای پیرو آن می‌توانند اصول سنتی را با توجه به شرایط کشورشان جرح و تعدیل نمایند (Farnsworth, 1996, p. 122).

اصول کلی مسئولیت در حمل‌ونقل در سیستم کامن‌لا

مسئولیت و موضوع جبران خسارت در بخش حمل‌ونقل یکی از مهم‌ترین موضوعاتی بوده که دولت‌ها با شروع این فعالیت با آن روبرو بوده‌اند. رژیم مسئولیت و شرایط اقتصادی در هر کشوری نسبت به کشور دیگر متفاوت است. در سیستم حقوقی برخی کشورها، مسئولیت مبتنی بر تقصیر یا سهل‌انگاری است، اما انواع دیگر مسئولیت، مثل

مسئولیت محض در مسئولیت قراردادی یا پیش فرض مسئولیت در سوانح نیز نادیده انگاشته نشده است. همین تنوع مبانی مسئولیت باعث شده است که کشورها بتوانند با توجه به شرایط کشور خود تا حدودی مبنای مسئولیت را در بخش حمل و نقل تعدیل نمایند و فقط یک مبنا را در مسئولیت نپذیرند. لذا اصول مسئولیت در حمل و نقل را در سیستم کامن لا باید در حوزه مسئولیت مدنی و مسئولیت قراردادی بررسی کرد. همچنین از نظر سنتی در سیستم کامن لا، حمل و نقل تحت اصولی که مرتبط با امانت کالاهاست، قرار می‌گیرد (Fleming 1992, P.2).

۱.۱. مسئولیت مدنی^۲

مسئولیت مدنی در سیستم کامن لا از نظر سنتی مبتنی بر مفهوم حقوقی «سهل انگاری»^۳ است که معنای آن بیش از معنای «بی دقتی»^۴ است و شامل مفهوم «نقض وظیفه»^۵ نیز می‌شود (Schrage 2001, P. 4).

۱.۱.۱. مفهوم سهل انگاری

«سهل انگاری» معمولاً در نتیجه انجام کاری است، لکن در برخی زمینه‌ها سهل انگاری می‌تواند در قصور از انجام کاری نیز اتفاق بیفتد (Owles and Cockerel, 1985, p.2). مسئولیت در این مقام به معنای «عدم مراقبت»^۶، «سهل انگاری» و یا «عدم توجه» تعریف شده است. اصطلاح سهل انگاری در این مفهوم کلی به کار می‌رود تا رفتار بی‌مبالات و بی‌دقتی هر فردی را در موضوعات مختلف در حوزه مسئولیت مدنی نشان دهد. بنابراین سهل انگاری به رفتاری گفته می‌شود که با شرایط استاندارد مراقبت مطابقت نداشته باشد (Cooke and Oughton, 2005, p. 221-5).

مفهوم سهل انگاری در حقوق انگلیس به تدریج تکامل یافته است. مسئولیت در حقوق انگلیس به معنای سهل انگاری برای مدت نسبتاً طولانی در ارزیابی اعمال خطا کارانه از سوی دادگاه‌ها استفاده می‌شد، ولی این مفهوم به عنوان یک سبب مستقل برای طرح دعوا تا قرن هجدهم به وجود نیامده بود. مفهوم دیگری که در این قرن پدیدار شد و مفهوم سهل انگاری را تکمیل کرد، مربوط به مسئولیت برای قصور در انجام تعهد بود. به‌طور کلی مسئولیت برای قصور در انجام تعهد به کسانی تحمیل می‌شد که متعهد به

2. Tort

3. Negligence

4. Carelessness

5. Breach of duty

6. The absence of care

ارائه برخی خدمات بودند، لکن در راستای اجرای تعهد خود مراقبت‌های لازم و یا مهارت معمول را به کار نمی‌بردند (Birks, 2000, p. 415).

امروزه مسئولیت مبتنی بر سهل‌انگاری بیشترین موضوعات مربوط به مسئولیت مدنی را در سیستم کامن‌لا به خود اختصاص داده است و همه رفتارهای خطاکارانهای را که به خسارت می‌انجامد، شامل می‌گردد. هر دادگاهی رفتار خواننده را با رفتار متعارف فردی ارزیابی می‌کند که اگر در آن موقعیت قرار بگیرد، عمل می‌کند (Schwartz, Kelly and Partlett, 2005, p.131). یکی از اولین موضوعاتی که به عنوان سهل‌انگاری در مسئولیت مدنی شناخته شد، مسئولیت کسانی بود که در یک فراخوان عمومی خود را آماده برای ارائه خدمات معرفی می‌کردند. از جمله این افراد می‌توان به متصدی حمل‌ونقل اشاره کرد که خود را به عنوان کسی که مردم می‌توانند برای حمل‌ونقل خود و یا کالای خود به او اعتماد نمایند، در معرض عموم مردم قرار می‌دهد. بنابراین متصدی حمل‌ونقل، متعهد به ارائه خدمات مناسبی فرض شده که با نقض این تعهد، او مرتکب سهل‌انگاری می‌شود که در نهایت مسئولیت وی را در پی خواهد داشت. در حقیقت اثبات وجود سهل‌انگاری یا نبود آن، یک مسئله واقعی و حقیقی است که با توجه به اوضاع و احوال دعوا، دادگاه آن را بررسی و در این خصوص تصمیم‌گیری می‌کند (Beale, 2004, p. 551).

در مسئولیت مبتنی بر سهل‌انگاری، چهار عامل که زیان‌دیده باید ثابت کند، عبارتند از: وظیفه مراقبت و احتیاط، نقض وظیفه، رابطه سببیت و ایجاد خسارت.

۱.۱.۱.۱. وظیفه مراقبت و احتیاط^۷

مفهوم وظیفه مراقبت یک مفهوم اصلی برای بیان مسئولیت مبتنی بر سهل‌انگاری در سیستم کامن‌لا است. برای احراز مسئولیت، خواننده باید به حمایت و مراقبت از زیان‌دیده متعهد باشد. در راهبرد سنتی، وظایفی برای موقعیت‌های خاص شناسایی شده که هر کدام دارای مشخصات و ویژگی‌های مخصوص به خود هستند؛ در حالی که در راهبرد جدید تلاش برای تعیین یک اصل کلی است که قابلیت اعمال بر همه شرایط و اوضاع و احوال را دارد (Birks, 2000, P. 415).

۲.۱.۱.۱. نقض وظیفه^۸

متصدی حمل‌ونقل باید وظیفه خود را در مراقبت از مسافر یا کالاهای که به او سپرده

7. Duty of Care

8. Breach of the Duty

شده است نقض کرده باشد تا مسئول شناخته شود. این وظیفه زمانی محقق می‌شود که امکان اقدامات لازم برای جلوگیری از خسارت و زیان وجود داشته باشد. وظیفه مراقبت باید با یک روش استاندارد و متعارف که موضوعی عینی است اندازه‌گیری شود؛ به عبارت دیگر، زمانی نقض وظیفه باید سهل‌انگاری تلقی شود که خواننده آنچه را که جامعه از او انتظار دارد، انجام نداده باشد. استاندارد رفتاری در جامعه در هر موضوعی به مفهوم «فرد متعارف»^۹ برمی‌گردد (Baker, 1990, p.466).^{۱۰}

۳.۱.۱.۱. رابطه سببیت

سبب خسارت یکی از عناصر تحقق مسئولیت است. در زمینه سهل‌انگاری، باید ارتباطی سببی میان رفتار همراه با سهل‌انگاری و خسارت، وجود داشته باشد. سهل‌انگاری زمانی قابل طرح در دادگاه است که باعث خسارت شده باشد (Ibid). برای اینکه سبب میان خسارت ایجاد شده و رفتار همراه با سهل‌انگاری اثبات شود، وظیفه نقض شده باید قانوناً و واقعاً (عملی) سبب خسارت شده باشد. به عبارت دیگر خواهان نه‌تنها باید رفتار و عمل خواننده را که سبب خسارت شده به اثبات برساند، بلکه باید ثابت کند که از نظر قانونی عمل خواننده مسئولیت‌زا بوده است. برای احراز یک سبب واقعی و عملی ایجاد خسارت، ضروری نیست که رفتار خواننده به‌تنهایی علت خسارت باشد (و یا رفتار او علت حداکثری ایجاد خسارت باشد)، بلکه اثبات اینکه اگر سهل‌انگاری خواننده نبود خسارتی هم اتفاق نمی‌افتاد، برای احراز مسئولیت کافی است. زمانی که خواهان ثابت کند که اقدامات خواننده باعث ایجاد خسارت به او شده است، در این جا سبب واقعی احراز می‌شود (Birks, 2000, p.415).^{۱۱}

یکی از عوامل کلیدی که بر سبب قانونی تأثیر می‌گذارد، مسئله دور یا نزدیک بودن رابطه عمل خطاکارانه خواننده و خسارت زیان‌دیده است. اگر خسارتی که ایجاد شده در عرف مستقیماً قابل انتساب به رفتار خواننده نباشد، در اینجا سبب ایجاد خسارت دور تلقی شده و خواننده مسئول شناخته نمی‌شود.^{۱۲}

9. Reasonable man

۱۰. احتیاط را می‌توان به احتیاط عرفی تعریف کرد که یک انسان متعارف می‌تواند تحت آن شرایط عمل کند. بر طبق این تعریف، سهل‌انگاری به عنوان ترک فعل است که در آن اوضاع و احوال یک فرد متعارف آن فعل را انجام می‌دهد (Blyth v. Birmingham Waterworks, 156 Eng Rep. 1047 (EX. 185)).

11. Barnett v Chelsea and Kensington Hospital Management Committee [1961] QB.428.

12. Overseas Tankship (UK) Ltd v. Morts Dock & Engineering Co Ltd (The Wagon Mound) (No.1) [1961] A.C. 388.

۴.۱.۱.۱. ایراد خسارت و جبران آن

زمانی که سه عنصر اولی یعنی وظیفه مراقبت، نقض آن و علت خسارت در یک دعوای مسئولیت مدنی احراز شود، خواهان می‌تواند برای خسارت‌های ایجادشده، اعم از مالی و غیرمالی، مطالبه جبران خسارت نماید. میزان جبران خسارت بنا بر نوع خسارتی که خواهان متحمل شده است، محاسبه می‌شود (Best and Barnes, 2003, p.127).

خسارت‌هایی که باعث مسئولیت مدنی می‌شوند، در یکی از چهار طبقه زیر قرار می‌گیرند: خسارت برای صدمه‌های جسمانی، خسارت برای زیان‌های مالی، خسارت برای آسیب به اموال، و خسارت‌های تنبیهی (punitive damages). جبران خسارت مطابق با ارزش پولی محاسبه می‌شود که از اصل «بازگشت به حالت اولیه» پیروی می‌کند. بنابراین، در سیستم کامن‌لا معمولاً در میزان خسارت، درجه تقصیر در نقض وظیفه اهمیت ندارد؛ به استثنای خسارت‌های تنبیهی^{۱۳}. زمانی که نقض وظیفه احراز گردد، تنها باید خسارت جبران شود. پس هدف از حکم دادگاه به جبران خسارت، بازگرداندن وضعیت خواهان و زیان‌دیده به حالت اولیه، یعنی قبل از صدمه و خسارت است (Deakin, Johnston and Markesinis, 2003, p. 355).

۲.۱.۱. قاعده «موضوع گویا است»^{۱۴}

اصولاً بار اثبات همه عناصر دعوا در حوزه مسئولیت مدنی برعهده خواهان است. باوجوداین، در برخی زمینه‌ها تحت قاعده سنتی و معروف کامن‌لا «موضوع گویا است»، این خواننده است که باید ثابت کند سهل‌انگاری نکرده است. برای اعمال این قاعده کلی باید شرایط زیر محقق شود: الف) وسیله‌ای که باعث خسارت شده باید تحت کنترل انحصاری خواننده و یا کارمندان او باشد.

ب) شرایط باید به‌گونه‌ای باشد که معمولاً خسارت بدون سهل‌انگاری رخ ندهد.

ج) سبب واقعی ایجاد خسارت باید ناشناخته باشد (Youngs, 1998, p.243).

در صورتی که قاعده پیش‌گفته اجرا شود، خواننده می‌تواند با احراز شرایط یادشده از مسئولیت مبرا گردد. بنابراین اگر او ثابت کند سانحه‌ای که رخ داده ارتباطی با رفتار

۱۳. در دعوای زیر دادگاه حکم کرد که خسارت‌های تنبیهی باید معقول و منطقی باشد و بر اساس درجه مسئولیت رفتاری که موجب خسارت خواهان شده است، تعیین شود. نسبت خسارت‌های تنبیهی به خسارت‌های جبرانی و هرگونه مجازات‌های مدنی و جزایی قابل مقایسه با رفتار قابل اعمال است. See *BMW of North America v. Gore*, 517 U.S. 519, 116 S. Ct. 1589, 134 L. Ed. 2d 809 (1996).

14. Res Ipsa Loquitur

همراه با سهل‌انگاری او نداشته است و عرفاً نیز ارتباطی میان رفتار او و خسارت نبوده است، از مسئولیت مبرا می‌شود. پس خواننده باید نشان دهد که خسارت بر اثر تقصیر یا رضایت خود خواهان به وجود آمده است و یا خسارت به سببی ایجاد شده که نسبت به رفتار او در ایجاد خسارت قوی‌تر بوده است و یا در نهایت خسارت بر اثر یک مجوز قانونی و یا به سبب فورس مازور که خارج از اختیار و قدرت او بوده، ایجاد شده است (Ibid).

۲.۱. امانت^{۱۵}

حقوق در خصوص امانت در کامن‌لا، از نظر تاریخی قبل از حقوق قراردادها در سیستم کامن‌لا ایجاد شده است. امانت یک رابطه حقوقی متمایز از قرارداد و مسئولیت مدنی است. امانت زمانی محقق می‌شود که فردی به عنوان امین^{۱۶} (bailee) کالاهایی را که متعلق به دیگری یعنی امانت‌گذار^{۱۷} است، در اختیار بگیرد. تأسیس امانت معمولاً در خصوص حمل کالا، تحویل برای نگهداری و یا تعمیر، اجاره، وثیقه، و یا وام به کار می‌رود (Palmer, 1991), p. 3).

امانت به طور خاص شامل تحویل کالا از فردی به نام امانت‌گذار به فرد دیگری به نام امین است. امانت می‌تواند در حوزه قرارداد، مالکیت و یا مسئولیت مدنی نیز محقق شود. بنابراین امانت می‌تواند در هر سه پدیده قانونی؛ قرارداد، مالکیت و مسئولیت مدنی استفاده شود. جبران خسارت در این شرایط مطابق با مقررات جبران خسارت در یکی از اشکال دعوای مربوط به مالکیت، مسئولیت مدنی و یا قرارداد انجام می‌گیرد. ولی امانت در حال حاضر متضمن انتقال اموال یک نفر از طریق قرارداد است و در مسئولیت مدنی نیز لازم‌الاجرا می‌باشد. بنابراین امانت اگرچه می‌تواند مستقل از قرارداد باشد، لکن بیشتر امانت‌ها مبتنی بر قرارداد میان امین و امانت‌گذار است (Ibid, p.20).

وظیفه اولیه امین در سیستم کامن‌لا عبارت است از مراقبت عرفی از مالی که به امانت به او سپرده شده است. امین باید از تغییر و تبدیل مورد امانت خودداری نماید. امین ملزم به مراقبت از مورد امانت در حد عرف است. امین تنها برای رفتار همراه با سهل‌انگاری خود که باعث خسارت شود، مسئول است. ولی زمانی که امین از حدود موردنظر در امانت خارج شود و برخلاف شرایطی که مورد توافق او و امانت‌گذار باشد اقدامی انجام دهد، اگرچه خسارت بر اثر سهل‌انگاری او ایجاد نشده باشد، مسئولیت

15. Bailment

16. Bailee

17. Bailor

محض بر او اعمال می‌شود؛ یعنی زیان دیده نیازی به اثبات سهل‌انگاری خواننده ندارد.^{۱۸} بنابراین امین نباید از شروط امانت منحرف شود، در غیراین صورت، اگر او به شروط امانت عمل نکند، در کامن‌لا به عنوان بیمه‌گر کالا فرض می‌شود و در زمانی که کالایی که در اختیار امین است دچار صدمه شود، او مسئول است؛ مگر اینکه بتواند ثابت کند که سلسله منجر به خسارت، مستقل از تقصیر و سهل‌انگاری او رخ داده است (Birks, 2000, p. 358).

مسئولیت در قرارداد حمل و نقل معمولاً به متن قرارداد و توافق میان متصدی حمل و نقل و ارسال‌کننده برمی‌گردد که به‌طور معمول می‌تواند در پاره‌ای زمینه‌ها توسعه یافته و یا محدود شود. با وجود این اگر قراردادی میان متصدی حمل و صاحب کالا وجود نداشته باشد، امانت به عنوان چارچوب قانونی برای مسئولیت متصدی حمل و نقل اعمال می‌گردد (Palmer, 1991, p. 19). بنابراین متصدی حمل و نقل به عنوان امین شناخته شده، در برابر ارسال‌کننده کالا که امانت‌گذار شناخته می‌شود، مسئول است. در صورتی که امین نتواند کالا را سالم و صحیح تحویل دهد، در مقابل ارسال‌کننده کالا مسئول است. همچنین مالک کالای حمل شده می‌تواند برای خسارت‌هایی که به کالا وارد شده علیه متصدی حمل و نقل به عنوان امین کالای او اقامه دعوا نماید؛ اگرچه مالک تواند به قرارداد حمل که میان ارسال‌کننده و متصدی حمل و نقل منعقد شده و او طرف قرارداد نیست، استناد نماید. بنابراین اصولی که حاکم بر روابط حقوقی میان امین و امانت‌گذار است، حاکم بر رابطه مالک کالا و متصدی حمل و نقل نیز می‌شود (Freund, 1965, p. 194).

۳.۱. مسئولیت قراردادی

در سیستم کامن‌لا، حقوق و تعهدات متصدی حمل و نقل معمولاً به‌موجب قرارداد و همراه با وضعیت متصدی حمل و نقل در مسئولیت مدنی تعریف می‌شود. تمایز میان مسئولیت مدنی و قراردادی در این است که در مسئولیت مدنی، مسئولیت مبتنی بر رفتار همراه با سهل‌انگاری است، در صورتی که در مسئولیت قراردادی، مسئولیت محض مبنا قرار می‌گیرد (Cooke and Oughton, 2005, p. 219). و زیان دیده در قرارداد نیازی به اثبات تقصیر و رفتار سهل‌انگاری خواننده برای جبران خسارت ندارد. یکی از اصول اساسی در حقوق قراردادهای این است که نقض قرارداد، مسئولیت محض و مطلق را تحمیل می‌کند؛ یعنی زیان دیده به‌طور خودکار مجاز به اقامه دعوا است، اگرچه ضرورتاً خسارتی به‌وجود نیامده باشد. بنابراین مسئولیت محض در قراردادهای به این معنا است

۱۸. میزان احتیاط و مراقبتی که از امین انتظار می‌رود، عرفاً بستگی به وجود مابه‌ازا و عوضی دارد که پرداخت می‌شود. (Ibid).

که در نقض قرارداد، مفهوم اخلاقی ملاک نیست و نیازی به اثبات تقصیر و سهل‌انگاری طرف مقابل در قرارداد وجود ندارد (Arnheim, 2004, p. 25).

در سیستم کامن‌لا، درج شروط قراردادی برای معافیت یا تحدید مسئولیت پذیرفته شده است. باوجوداین، دادگاه‌ها و قانون‌گذاران در حال حاضر نگران سوء استفاده قدرتمندان از قدرت چانه‌زنی و تحمیل شرایط غیرمنصفانه از سوی آنها هستند (Beale, 2004, p. 4). این موضوع معمولاً در قراردادهای الحاقی و توافقی همچون بلیط، اجاره و ... که شرایط ناعادلانه را به طرف ضعیف‌تر تحمیل می‌کند، وجود دارد (Farnsworth, 1996, p. 124).

۴.۱. وضعیت متصدی حمل و نقل

متصدی حمل و نقل فردی است که کالا یا مسافر و یا هر دو را از مکانی به مکان دیگر، بنا بر توافق صورت گرفته با مسافر و یا مالک کالا حمل می‌کند. افزون بر قرارداد حمل و نقل در سیستم کامن‌لا، وضعیت متصدی حمل و نقل در ایجاد حقوق و تعهدات و مسئولیت متصدی حمل و نقل تعیین کننده است. اگر طرف قرارداد متصدی حمل و نقل عمومی یا خصوصی باشد، دارای حقوق و وظایف و تعهدات متمایزی است که اصول و مبانی مسئولیت متفاوتی بر آنها اعمال می‌گردد (Beale, 2004, p 543).

۱.۴.۱. متصدی حمل و نقل عمومی^{۱۹}

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 به‌عنوان 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. باوجوداین همان‌طور که بعداً بیان می‌شود، محدوده وظیفه مراقبت متصدی حمل و نقل عمومی در کشورهای پیرو سیستم کامن‌لا، همانند انگلیس و ایالات متحده آمریکا، با یکدیگر متفاوت بوده و تا حدودی از سیستم سنتی فاصله گرفته‌اند (Ibid, P. 544).

19. Common carrier

۱.۱.۴.۱. متصدی حمل و نقل عمومی کالا

مسئولیت متصدی حمل و نقل عمومی برای کالا دو نوع است:

نوع اول، مسئولیت متصدی حمل و نقل عمومی مبتنی بر تقصیر و سهل انگاری است؛ همانند مسئولیت امین برای خسارتی که به کالا وارد شده است.

نوع دوم، مسئولیت مبتنی بر مسئولیت محض است؛ همانند بیمه گر کالا برای خسارت‌هایی که به دلیل سانحه یا اتفاقات غیر قابل اجتناب به وقوع می پیوندند (Cha, 1936, p.154). پس متصدی حمل و نقل کالا برای همه خسارت‌هایی که به کالا وارد شود مسئول است. در نتیجه یک قاعده کلی وجود دارد که متصدی حمل و نقل کالا، یک بیمه گر برای حمل و نقل ایمن کالاها تحت سیستم کامن لا می باشد (Freund, 1965, p. 199).

در حقیقت، قانون تمایزی میان مسئولیت محض و مسئولیت مبتنی بر سهل انگاری ایجاد کرده است. برای اینکه متصدی حمل و نقل برای جبران خسارت کالاهای مالک مسئول شناخته شود و مالک کالا بتواند خواستار جبران خسارت باشد، باید ثابت نماید رفتار خوانده با سهل انگاری همراه بوده است. ولی در صورت وجود قرارداد بین متصدی حمل و نقل و ارسال کننده برای خسارت‌های که بر اثر سانحه رخ می دهد، بدون توجه به رفتار و عملکرد متصدی حمل و نقل و اینکه آیا متصدی حمل و نقل سهل انگاری کرده یا نه، مسئولیت (محض) متصدی حمل و نقل محرز می شود. اما کامن لا این اجازه را به متصدی حمل و نقل داده تا تحت چند دفاع خاص از مسئولیت مبرا شود. در اینجا می توان گفت سیستم کامن لا در حمل و نقل پیش فرض مسئولیت را پذیرفته است. در این حالت متصدی حمل و نقل مسئول نیست؛ اگر ثابت شود که خسارت بر اثر برخی عوامل رخ داده است که در کامن لا به عنوان استثنا در مسئولیت پذیرفته شده اند. این استثناها عبارتند از: آفات سماوی، اقدامات خصمانه علیه ملکه (عمومی)، عیب ذاتی کالا، و تقصیر ارسال کننده کالا (Ibid).

بنابراین متصدی حمل و نقل عمومی به صرف اینکه ثابت کند که خسارت در اثر خطری که قابل انتظار بوده رخ داده است، از مسئولیت معاف نمی شود. او باید همچنین ثابت کند که از طرف او هیچ سهل انگاری رخ نداده است. اگر خسارت به موجب خطر قابل انتظار ایجاد شده باشد، او همچنین در خصوص عواقب چنین خسارتی برای تقصیرش مسئول خواهد بود (Beale, 2004, p. 551).

۲.۱.۴.۱. متصدی حمل و نقل عمومی مسافر

مسئولیت متصدی حمل و نقل عمومی مسافر مبتنی بر سهل انگاری است و در واقع مبنای مسئولیت بر اساس مسئولیت مدنی سنتی است. آنچه که به عنوان مسئولیت محض به عنوان بیمه گر بر متصدی حمل و نقل بار می شود، برای متصدی حمل و نقل مسافر اعمال نمی گردد. در سیستم کامن لا مسئولیت متصدی حمل و نقل برای ایمنی مسافران به طور مطلق نیست، بلکه مبتنی بر سهل انگاری است. او تنها وظیفه مراقبت معمول و متعارف برای ایمنی مسافران در برابر خطرات احتمالی را برعهده دارد. تعهد متصدی حمل و نقل عمومی در قبال مسافر، خواه بر اساس قرارداد یا قانون مسئولیت مدنی، ارائه حمله است که از هرگونه عیبی مبرا باشد و او همه مراقبت های معمول و متعارف را به کار برده باشد (Ibid).

۲.۴.۱. متصدی حمل و نقل خصوصی^{۲۰}

هر متصدی حمل و نقلی که متصدی حمل و نقل عمومی نباشد، به عنوان متصدی حمل و نقل خصوصی شناخته می شود. 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 نمی کند. او مسئولیتی مشابه با امین دارد، یعنی احتیاطها و مراقبت های متعارف را باید رعایت کند. در حقیقت متصدی حمل و نقل خصوصی در صورتی مسئول است که خسارت را به عمد یا بر اثر سهل انگاری ایجاد کرده باشد (Beale, 2004, p. 551).

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 می شود. وظیفه او مراقبت های متعارف است؛ به طریقی که اگر کالاها گم شد یا خسارت دید، او می تواند خود را با اثبات اینکه او و یا کارکنانش مراقبت های متعارف را انجام داده اند از مسئولیت معاف کند. متصدی حمل و نقل خصوصی به طور معمول تحت شرایط مندرج در قرارداد با توجه به قوانین مدون لازم الاجرای موجود، حمل و نقل را انجام می دهد (Ibid).

۲. مبنای مسئولیت در حقوق انگلیس

۱.۲. مسئولیت مدنی

در حقوق انگلیس دعوی مسئولیت مدنی نیازمند اثبات مجموعه‌ای از علل و اسباب است. در اقامه دعوی مسئولیت مدنی خواهان باید سه جزء را نزد دادگاه به اثبات برساند تا دادگاه به نفع او حکم جبران خسارت صادر کند. این سه جزء عبارتند از: نخست اینکه نفع و حقی وجود داشته است که به موجب قانون حمایت می‌شود؛ دوم، رفتار و عمل خواننده بر نفع و حق خواهان تأثیر سوء داشته است؛ و سوم، قانون آن عمل را در خور مجازات دانسته، جبران خسارت را برای حمایت از زیان‌دیده مجاز می‌داند (Cane, 1998, p. 2).

مرکز ثقل قواعد مسئولیت مدنی، حمایت از افرادی است که به آنها خسارت وارد شده باشد. مسئولیت در حقوق مدرن انگلیس به‌طور کلی مبتنی بر تقصیر و سهل‌انگاری خطاکار است که استاندارد کلی در مسئولیت مدنی به‌شمار می‌آید و بار اثبات دعوا برعهده خواهان است. لکن در پاره‌ای موارد پیش‌فرض مسئولیت (مسئولیت محض و مطلق) در قانون مسئولیت مدنی پذیرفته شده است (Birks, 2000, p. 409).

عمل خطاکارانه‌ای که مسئولیت مدنی را به‌همراه دارد، ممکن است فعل و یا ترک فعل باشد. مسئولیت برای افعالی که موجب خسارت دیگران می‌شود، بیشتر از مسئولیت برای ترک فعلی است که در نهایت باعث آسیب دیگران می‌شود. مسئولیت برای قصور و کوتاهی در انجام وظیفه تنها در موارد خاص و یا در زمانی که یک رابطه خاص بین زیان‌دیده (خواهان) و خطاکار (خواننده) وجود داشته باشد، محقق می‌شود (Ibid).

۲.۲. مسئولیت قراردادی

حقوق و مسئولیت‌های میان ارسال‌کننده کالا و متصدی حمل‌ونقل کالا مبتنی بر قرارداد حمل‌ونقل می‌باشد که ضرورتاً به معنای قرارداد صریح نیست. صرف این حقیقت که متصدی حمل‌ونقل در راه معمول فعالیت خود کالایی را برای حمل‌ونقل بپذیرد، اشاره به وجود قرارداد دارد. متصدی حمل‌ونقل نه تنها مسئول حمل کالاهاست، بلکه حمل باید به طریقی ایمن انجام شود و کالاها را سالم و صحیح به مالک کالا و یا عاملان او در مقصد تحویل نماید. مالک کالا به عنوان امانت‌گذار هنوز این حق را دارد که علیه متصدی حمل‌ونقل به عنوان امین تحت قانون مسئولیت مدنی و نه مسئولیت قراردادی، اقامه دعوا نماید. ولی او معمولاً زمانی به قواعد مسئولیت مدنی متوسل می‌شود که نتواند به عنوان طرف قرارداد به متن قرارداد استناد جوید (Freund, 1965, p. 194).

در حقوق انگلیس، مسئولیت متصدی حمل و نقل مسافر مسئولیت مبتنی بر سهل انگاری است. در جایی که موضوع مرتبط با فوت و آسیب بدنی باشد، مسئولیت متصدی حمل و نقل موکول بر اثبات سهل انگاری اوست. در شرایطی که مسئولیت مستقیماً مبتنی بر سهل انگاری باشد و خسارت در اثر سانحه ایجاد شود، خواهان نباید تقصیر و سهل انگاری را ضرورتاً با ادله مثبت اثبات کند، زیرا شرایط موجود دلالت عرفی بر خسارت ناشی از تقصیر و سهل انگاری خوانده دارد. این رویه مبتنی بر قاعده معروف کامن لا «موضوع گویا است» می باشد. در اینجا می توان گفت که پیش فرض مسئولیت متصدی حمل و نقل برای فوت و آسیب بدنی مسافر پذیرفته شده است. از نظر تاریخی، نخست نویسندگان حقوقی در انگلیس گرایش داشتند که در صورت محقق شدن اجرای این قاعده، بار اثبات دعوا را بر عهده متصدی حمل و نقل قرار دهند. با وجود این امروزه نظر کلی بر این استوار است که این قاعده تنها بیان یک روش دادرسی است؛ یعنی بیان حقایق ارائه شده از سوی خواهان فی البداهه می تواند قوی و یا ضعیف باشد، لذا بار اثبات دعوا در حقیقت تغییر نکرده و این خواهان است که در نهایت باید دعوای خود را به اثبات برساند (Beale, 2004, p. 544).

به موجب سیستم سنتی حقوق انگلیس، متصدی حمل و نقل عمومی می تواند از مسئولیت های مشخص شده برای متصدی حمل و نقل عمومی اجتناب کند. متصدی حمل و نقل عمومی می تواند با صدور اعلامیه یا به شیوه دیگری که در قانون پیش بینی شده است، وضعیت متصدی حمل و نقل عمومی را نپذیرد. لذا متصدی حمل و نقل، خواه متصدی حمل و نقل عمومی و یا خصوصی باشد، می تواند همه مسئولیت ها را انکار کند؛ مگر آنکه به موجب قانون به صراحت از درج چنین شرطی ممنوع شده باشد. متصدیان حمل و نقل نیز با استفاده از شروط قراردادی معمولاً تعهدات، وظایف و مسئولیت هایی را که مربوط به متصدی حمل و نقل عمومی است، استثنا می کردند. به بیان دیگر، طبق قراردادهای استاندارد، استثنا کردن و یا محدود کردن مسئولیت به نفع طرف قوی تر در قرارداد، که همان متصدی حمل و نقل باشد، انجام می شد (Ibid).

در حال حاضر حقوق انگلیس تا حدودی از سیستم سنتی فاصله گرفته است و صلاحیت متصدی حمل و نقل در تحمیل شروط قراردادی تحت تأثیر قانون ۱۹۷۷م محدود شده است. به موجب این قانون شروط قراردادی به قصد استثنا کردن یا محدود ساختن مسئولیت برای رفتار سهل انگاری که باعث خسارت به کالا گردد، باطل اعلام می شود. همچنین ممکن است متصدی حمل و نقل ملزم باشد که قوانین مدون دیگری نظیر قانون خدمات و تهیه کالا مصوب ۱۹۸۲م را که اشاره به شرط های قراردادی دارد، رعایت نماید. همچنین قانون ۱۹۹۹م که در خصوص «مقررات مربوط به شروط

غیرمنصفانه در قراردادهای مصرف‌کننده» است، مانع استفاده از برخی شرطها در قراردادها می‌شود (Ibid).

۳. مبنای مسئولیت در حقوق ایالات متحده امریکا

۱.۳. مسئولیت مدنی

در امریکا مسئولیت مدنی اصولاً مبتنی بر قوانین و رویه قضایی هر ایالت است و تنها تا حدودی به قوانین فدرال وابسته است. اگرچه دادگاهها در موضوعات مسئولیت مدنی بیشتر با توسل به رویه قضایی رسیدگی می‌کنند، اما در برخی زمینه‌ها قوانین مدون متعددی وجود دارد که دادگاهها ملزم به رعایت آنها نیز هستند. در این خصوص می‌توان به قانون «قتل خطایی» یا قانون «مرتبط با فوت» اشاره کرد که در خصوص حقوق متوفا مقرراتی را بیان کرده است (Farnsworth, 1996, p. 125).

بیشتر موضوعات مسئولیت مدنی به سه دسته تقسیم می‌شوند: مسئولیت بر اساس مسئولیت عمدی، سهل‌انگاری (تقصیر)، و پیش‌فرض مسئولیت یا مسئولیت محض (یا مطلق) که در آن نیازی به عنصر قصد یا سهل‌انگاری برای اثبات دعوا نیست. در سوانح مرتبط با حمل‌ونقل، دعاوی مربوط به آسیب‌های بدنی و فوت مسافر تحت قانون مسئولیت مدنی بررسی می‌گردد. مسئولیت، مبتنی بر سهل‌انگاری خوانده است که در زمینه حمل‌ونقل معمولاً متصدی حمل‌ونقل است. در صورتی که مسافر فوت کند و یا متحمل آسیب بدنی شود، مقررات مربوط به سهل‌انگاری در خصوص مسئولیت متصدی حمل‌ونقل اعمال می‌گردد. در اینجا خواهان باید سهل‌انگاری متصدی حمل‌ونقل را اثبات کند. سهل‌انگاری تحت حقوق مسئولیت مدنی امریکا معیار اولیه برای مسئولیت در قانون مسئولیت مدنی است. زمانی که خوانده با قصد ایجاد خسارت اقدام کند و یا زمانی که رفتار او مبتنی بر سهل‌انگاری باشد، هیچ‌گونه تحدید مسئولیت برای جبران خسارت مسافر در موارد فوت و آسیب بدنی در امریکا وجود ندارد.

زمانی که ایالت‌های امریکا کامن‌لا را از حقوق انگلیس پذیرفتند، مفهوم سهل‌انگاری نیز از حقوق انگلیس به حقوق ایالات متحده امریکا (به جز ایالت لوئیزیانا که از سیستم حقوقی فرانسه و اسپانیا پیروی می‌کند) منتقل شد. اگرچه در امریکا مفهوم مسئولیت بر مبنای سهل‌انگاری سیر تکامل خود را طی کرده است، ولی مفهوم سنتی و اصلی آن مشابه با آنچه در قرن نوزدهم از سوی دادگاهها در اکثر ایالت‌ها اعمال می‌شد، باقی مانده است (Fletcher, 2005, P. 22).

در ایالات متحده امریکا هیئت منصفه (ژوری) همیشه در دعاوی مربوط به مسئولیت

مدنی حضور دارد. این هیئت نقش مهم و اصلی در دعاوی مربوط به سهل‌انگاری ایفا می‌کند. هیئت منصفه رفتار خواننده را با استانداردهای مراقبت که از یک فرد متعارف در شرایط مشابه انتظار می‌رود، ارزیابی کرده، سرانجام تصمیم می‌گیرد. تصمیم این هیئت در محدوده اختیارش در خصوص موضوع، انحصاری است و به عنصر سهل‌انگاری خیلی توجه نمی‌کند، زیرا معمولاً هیئت منصفه همواره به این باور می‌رسد که خواننده در موقعیت بهتری برای جبران و پرداخت خسارت و یا بیمه کردن خسارت احتمالی است، لذا متصدی حمل و نقل می‌تواند جبران خسارت وارده را بهتر تحمل نماید. هیئت منصفه نه تنها شخص مسئول را تعیین و معرفی می‌کند، بلکه میزان جبران خسارت‌ها را نیز مشخص می‌نماید (Farnsworth, 1996, p. 125).

خواهان برای جبران خسارت‌های بدنی و فوتی باید موارد زیر را به اثبات برساند:

الف) خواننده مرتکب سهل‌انگاری شده است.

ب) این سهل‌انگاری باعث سانحه و یا فوت و آسیب بدنی مسافر و یا خواهان شده است.

ج) خواهان خود با رفتاری همراه با سهل‌انگاری نقشی در ایجاد خسارت یا سانحه نداشته است.

د) خواهان در نتیجه سانحه و آسیب بدنی و یا فوت، متحمل زیان‌های مالی و یا خسارت‌های قابل جبران دیگر شده است.

با وجود این، قوانین مدون خاص یا اجرای قواعد در خصوص موضوعات مربوط به ادله اثبات دعوا، تحدید مسئولیت، تعارض قوانین و ... در هر ایالتی نسبت به ایالت دیگر متفاوت است.

۲.۳. مسئولیت قراردادی

در امریکا متصدی حمل و نقل عمومی به عنوان فردی که خودش را به بخش عمومی (بدون تبعیض) برای حمل و نقل اشخاص و یا اموال در قبال مزد عرضه می‌دارد، تعریف می‌شود. معیار مسئول شناختن متصدی حمل و نقل عمومی عینی است تا ذهنی؛ یعنی معیار تشخیص مسئولیت برمی‌گردد به اینکه متصدی حمل و نقل واقعاً چه فعالیتی را انجام می‌داده و چه قصد و انگیزه‌ای برای چنین فعالیتی داشته است. مذاکره جداگانه و مستقل برای انعقاد قرارداد و یا خودداری از حمل و نقل مسافر و یا کالا در موارد خاص، او را در ردیف متصدی حمل و نقل خصوصی قرار نمی‌دهد. آنچه که در ارزیابی متصدی حمل و نقل عمومی ملاک قرار می‌گیرد، تلاش و کوشش متصدی حمل و نقل عمومی است

که مشخص کننده تمایل او به حمل و نقل برای هر فردی از جامعه است که درخواست دریافت خدمات او را دارد.

در امریکا متصدی حمل و نقل باید وظیفه مراقبت‌های متعارف را رعایت کند، ولی مراقبت متعارف متصدی حمل و نقل عمومی نسبت به آنچه که برای متصدی حمل و نقل خصوصی معمول است از درجه بالاتری برخوردار است. متصدی حمل و نقل عمومی به رعایت بالاترین درجه مراقبت ملزم است که باید مطابق با ارائه تسهیلات و امکانات در حمل و نقل مسافر باشد؛ در صورتی که متصدی حمل و نقل خصوصی تنها ملزم به رعایت مراقبت‌های متعارف در جامعه می‌باشد.^{۲۱}

اگرچه اغلب علت و سبب خسارت در سوانح حمل و نقل مورد اختلاف است، ولی علت سانحه ممکن است مشخص نباشد و اثبات آن برای خواهان مشکل باشد. دادگاه در جایی که علت سانحه در حمل و نقل شناخته شده نباشد، از قاعده «موضوع گویا است» برای حمایت از خواهان استفاده می‌کند، ولی اطلاعات ضروری برای تشریح سانحه غالباً در اختیار خوانده یعنی متصدی حمل و نقل است.

متصدی حمل و نقل همیشه حق دارد که شرایط، قیود و محدودیت‌های معقولی را در قرارداد حمل و نقل (بلیط) ذکر نماید.^{۲۲} البته درج این شروط تا زمانی می‌تواند مورد قبول دادگاه باشد که برخلاف قانون مصرح و نظم عمومی نباشد. مثلاً متصدی حمل و نقل عمومی نمی‌تواند مسافری را مجبور نماید که در قرارداد حمل و نقل، او و یا کارکنانش را از مسئولیت قانونی برای تقصیر و سهل‌انگاری معاف کند. همچنین متصدی حمل و نقل نمی‌تواند محدوده مسئولیت خود به منظور جبران خسارت برای رفتار سهل‌انگارانه‌اش محدود کرده یا در بلیط قید کند که او متصدی حمل و نقل عمومی نیست. (Kreindler, 2001, p. 53) شرکت‌های حمل و نقل عمومی و خصوصی می‌توانند مسافر، بار و یا هر دو را با هم حمل نمایند.^{۲۳} در زمینه حمل کالا، متصدی حمل و نقل عمومی معمولاً این اجازه را دارد که مسئولیت خود را به ارزش معقولی که مورد موافقت ارسال کننده باشد، محدود نماید. این تعیین حدود جبران خسارت در قرارداد حمل و نقل

21. Woolsey v. NTSB, 993f. 2d 516(5th Cir. 1993).

۲۲. بلیط نشان از قرارداد حمل و نقل میان متصدی حمل و نقل و مسافر دارد. بلیط به عنوان یک رسید بیانگر این است که فردی قیمت مورد توافق را برای حمل و نقل به مقصد معین پرداخته است.

۲۳. متصدی حمل و نقل عمومی معمولاً با ارائه تبلیغات در خصوص برنامه‌های پروازی خود که شامل زمان پرواز، نرخ بلیط، محدودیت‌های بار همراه و... می‌شود، به فعالیت می‌پردازد. شکی وجود ندارد که شرکت‌های هواپیمایی در حمل مسافر و بار در برنامه‌های منظم به عنوان متصدی حمل و نقل عمومی شناخته می‌شوند.

دو هدف را دنبال می‌کند؛ اول اینکه نرخ مبنا برای هزینه‌های متصدی حمل و نقل را تثبیت می‌کند، و دیگر اینکه معیار مشخصی برای تعیین تعهد متصدی حمل و نقل در صورت گم‌شدن و یا خسارت به کالا، ارائه می‌دهد.

۴. بررسی تطبیقی مسئولیت در حقوق امریکا و انگلیس

دولت‌های پیرو سیستم کامن‌لا از اصول کلی مشابهی در خصوص مبنای مسئولیت پیروی می‌کنند. با وجود این، هر کشوری بنابر شرایط خود از اصول سنتی مسئولیت تا حدودی فاصله گرفته است. برای نمونه این فاصله گرفتن از اصول مسئولیت را می‌توان در وظایف و تعهدات متصدی حمل و نقل عمومی و درج شروط قراردادی در کشور امریکا و انگلیس مشاهده کرد که به تفاوت‌هایی میان حقوق این دو کشور در اجرای مبنای اصول مسئولیت کامن‌لا انجامیده است. این تفاوت‌ها را می‌توان به ترتیب زیر بیان کرد:

الف) حقوق ایالات متحده امریکا در خصوص درجات و حدود وظیفه مراقبت، میان متصدی حمل و نقل عمومی و خصوصی تمایز قائل می‌شود که در حقوق انگلیس این تمایز وجود ندارد. از نظر سنتی قواعد کامن‌لا به‌طور کلی درجه بالاتری از وظیفه مراقبت را بر متصدی حمل و نقل عمومی تحمیل می‌کند (Birks, 2000, p. 416).

متصدی حمل و نقل عمومی باید وظیفه مراقبت و مهارت خود و کارکنانش را به دقیق‌ترین شکل ممکن به‌عهده گرفته، جبران خسارت را در صورت انجام وظیفه نکردن، انجام دهد. این قاعده برای تعیین مسئولیت کسانی است که می‌توانند در قبال خطر بهترین اقدام را نمایند. در حالی که در حقوق انگلیس، متصدی حمل و نقل بدون اینکه چنین مسئولیت شدیدی داشته باشد، وظیفه به‌کارگیری دقت در وظیفه، مراقبت و دوراندیشی و احتیاط را دارد که منطقیاً برای تأمین ایمنی مسافرانی که تعهد به حمل آنها را دارد، لازم است. کوتاهی و قصور در انجام وظیفه مراقبت از طرف متصدی حمل و نقل یا کارکنان وی (که در محدوده استخدامی‌شان از طرف او کار می‌کنند)، سهل‌انگاری تلقی می‌شود و در صورتی که خسارتی ایجاد شود، آنها مسئول جبران آن هستند (Freund, 1965, p. 453).

بنابراین، زمانی که در حقوق انگلیس مسئولیت متصدی حمل و نقل عمومی مسافر بر سهل‌انگاری استوار است، با حقوق امریکا متمایز می‌شود. در بیشتر محاکم قضایی امریکا، استاندارد بالاتری از احتیاط و مراقبت از متصدی حمل و نقل عمومی مسافر نسبت به متصدی حمل و نقل خصوصی انتظار می‌رود. متصدی حمل و نقل عمومی مسافر اگرچه به عنوان بیمه‌گر در حقوق امریکا شناخته نشده است، اما وظیفه دارد تا پیوسته

بالاترین درجه احتیاط را در حمل و نقل رعایت نماید. دادگاه‌ها (قاضی و هیئت منصفه) اعتقاد دارند که این وظیفه از احتیاط متعارف بالاتر است؛ بنابراین، متصدی حمل و نقل عمومی بالاترین درجه احتیاط، مراقبت و مهارت را از طرف خود و افرادی که در استخدام او هستند، عهده‌دار است. بنابراین متصدی حمل و نقل عمومی برای کوچک‌ترین سهل‌انگاری که باعث خسارت به مسافران شود مسئول شناخته می‌شود (Rogers, 2006, p. 195-231).

ب) در حقوق انگلیس، یک رابطه مستقیم میان سهل‌انگاری خواننده و ورود خسارت به خواهان وجود دارد. لذا مسئولیت برای سهل‌انگاری زمانی ایجاد می‌شود که نقض وظیفه مراقبت خواننده نسبت به خواهان وجود داشته باشد و در پی آن خسارت به خواهان وارد شده باشد و خواننده باید جبران خسارت کند. در حالی که در حقوق امریکا نقض وظیفه عمل با احتیاط و مراقبت یا قصور به انجام عملی به عنوان یک فرد متعارف و محتاط تحت شرایط مشابه، به طور یکسان به آن توجه می‌شود. برای اینکه خواهان بتواند جبران خسارت دریافت کند، باید فعل و ترک فعل خواننده علت و سبب نزدیک وقوع خسارت باشد (Cane, 1999, p. 5).

ج) در حقوق انگلیس، استفاده و به کارگیری اصطلاحات و قیودی که به طور معمول مسئولیت‌های متصدی حمل و نقل عمومی را استثنا می‌کند، باعث حذف صفت (عمومی) از متصدی حمل و نقل می‌شود؛ در صورتی که درج چنین شرایط قراردادی، به دلایل نظم عمومی در امریکا در حمل و نقل مسافر ممنوع است. متصدی حمل و نقل عمومی در حمل کالا نیز نمی‌تواند مسئولیت خود را به مبلغی کمتر از خسارت واقعی محدود کند؛ مگر آنکه متصدی حمل و نقل این اختیار را داشته باشد که هزینه بیشتری را برای اجتناب از تحدید مسئولیت بپردازد. یک متصدی حمل و نقل همیشه حق دارد قیود و محدودیت‌های متعارفی را در بلیط درج نماید. این اجازه می‌تواند تا جایی که برخلاف قانون مصرح یا مخالف نظم عمومی نباشد، انجام گیرد. البته این قاعده وجود دارد که متصدی حمل و نقل عمومی نمی‌تواند مسافر را مجبور کند که او را از مسئولیت قانونی برای رفتار سهل‌انگارانه خود یا کارکنانش معاف سازد. چنین شرطی در قرارداد باطل بوده و برخلاف نظم عمومی است. دادگاه‌ها بر این نظر هستند که متصدی حمل و نقل نمی‌تواند مسئولیت خود را در خصوص سهل‌انگاری محدود کند (Beale, 2004, p. 551).

د) در حقوق انگلیس متصدی حمل و نقل عمومی می‌تواند بر طبق یک قرارداد خاص، مسئولیت خود را به عنوان یک بیمه‌گر (مسئولیت مطلق) در سیستم کامن‌لا، بدون اینکه موقعیت خود را به عنوان متصدی حمل و نقل عمومی از دست بدهد، محدود کند. متصدی حمل و نقل عمومی می‌تواند تعهداتش را از طریق قرارداد با ارسال‌کننده و یا

مالک کالا تعدیل کند و در همان حال موقعیت خود را حفظ نماید. در چنین مواردی مسئولیت او به وسیله قرارداد خاص، معین و مشخص می‌شود. با در نظر داشتن مسئولیت سنگین متصدی حمل و نقل عمومی، آنها همیشه سعی دارند برای تحمل مسئولیت، برخی شرایط را در قرارداد جداگانه درج نمایند (Atiyah, 1986, p.207). در حالی که در حقوق امریکا، متصدی حمل و نقل حق ندارد با قراردادی جداگانه مبنای مسئولیت خود را تغییر دهد (Farnsworth, 1996, p. 122).

نتیجه

همان‌طور که در بالا بیان شد، از نظر سنتی سیستم کامن‌لا اصول خاص خود را در زمینه حمل و نقل دارد، ولی از نظر عملی کشورهای پیرو سیستم کامن‌لا با توجه به شرایط خاص کشور خود اصول مسئولیت را در پاره‌ای موارد تعدیل کرده‌اند و از اصول سنتی فاصله گرفته‌اند.

اصل اساسی مسئولیت در کامن‌لا مبتنی بر سهل‌انگاری است. خواهان باید مسئولیت خوانده را به اثبات برساند. لکن در حقوق مدرن، مسئولیت در سوانح حمل و نقل هوایی مبتنی بر پیش‌فرض مسئولیت قرار داده شده است. جدا از مسئولیت مبتنی بر سهل‌انگاری، این سیستم مسئولیت محض را مخصوصاً در مسئولیت قراردادی پذیرفته است. همچنین در قوانین مدون نیز مسئولیت محض پذیرفته شده است.

در امریکا در صورت فوت مسافر در حمل و نقل، اگرچه مسئولیت مبتنی بر سهل‌انگاری است، خواننده در شرایطی قرار می‌گیرد که اثبات سهل‌انگاری نکردن از جانب او در ایجاد خسارت بی‌نهایت مشکل است. او باید بالاترین درجه از وظیفه مراقبت را نسبت به مسافران اعمال کند؛ در حالی که در سیستم سنتی، وظیفه مراقبت تنها در حد عرف و معمول لازم است.

شرط و قید معافیت از مسئولیت در قرارداد حمل و نقل در سیستم کامن‌لا پذیرفته شده است. با توجه به اینکه متصدی حمل و نقل وظایف سنگینی دارد، به او اجازه داده می‌شود که شروطی را برای معافیت از مسئولیت یا محدود کردن مسئولیت در قرارداد حمل و نقل درج نماید. با وجود این، با توجه به شرایط اقتصادی و حمایت بیشتر از مسافر در دهه اخیر، درج این شروط در قرارداد حمل و نقل در کشورهای امریکا به علت مغایرت با نظم عمومی و در انگلیس به دلیل تصریح در قانون معتبر نیست.

بنابر مراتب یادشده، می‌توان ادعا کرد که سیستم کامن‌لا در خصوص مسئولیت در بخش حمل و نقل انعطاف‌پذیر بوده و کشورهای پیرو توانسته‌اند با وجود پیروی از این سیستم، اصول مسئولیت را تا حدودی که با شرایط آنها تطبیق دارد اصلاح نمایند.

منابع

1. Arnheim, Michael, (2004) Principles of the Common Law, UK, Duckworth.
2. Baker, John Hamilton, (1990) Introduction to English Legal History, 3rd ed, UK, Butterworth
3. Beale, H.G. (2004) Chitty on Contracts, Vol. II, 29th Ed, UK, Sweet & Maxwell.
4. Best, Arthur and Barnes, David W. (2003) Basic Tort Law: Cases, Statutes and Problems, New York, Aspen
5. Birks, P. (2000) English Private Law Vol. II, UK, Oxford University Press.
6. Cane, Peter, (1999) Atiyah's Accidents Compensation and the Law, UK, Oxford.
7. Cane, Peter, (1998), The Anatomy of Tort Law, UK, Oxford: Hart
8. Cha, L.H. (1936) 'The Air Carrier's Liability to Passengers in Anglo-American Law', Air Law Review 7, 143-155.
9. Cooke, John and Oughton, David, (2005) The Common Law of Obligations, USA, Butterworths.
10. David, Rene. and Brierley, John E.C., (1985) Major Legal Systems in the World Today: Introduction to the Comparative Study of Law, 3rd edition, Canada, Carswell Legal Pubns.
11. Deakin, Simon, Johnston, Angus and Markesinis, Basil, (2003), Markesinis and Deakin's Tort Law, 5th edition, Oxford University Press.
12. De Witt, Ralph, (1995) Multimodal Transport, UK, Lloyd's of London Press.
13. Farnsworth Allan, (1996) An Introduction to the Legal System of the United States, Third Edition, USA, Ocean Publication Inc., New York,
14. Fletcher, George P. and Sheppard, Steve, (2005) American Law in a Global Context, UK, Oxford University Press.
15. Fleming, John G. (1992) The Law of Torts, The Law Book Company Limited, 8th ed, Sydney, Law Book Co
16. Freund, Otto Kahn, (1965) The Law of Carriage by Inland Transport, Fourth edition, UK, London Stevens & Sons,
17. Grundmann, S., (2009) 'The Fault Principle as the Chameleon of Contract Law: A Market Function Approach', Michigan Law Review 107, 1583-1595.
18. Kreindler L.S., (2001) Aviation Accident Law, Matthew Bender.
19. Martin, P., McClean, J.D. et.al, (2006) Shawcross & Beaumont On Air Law, (4th ed.), London, Butterworths, (Loose-Leaf).
20. Owles, Derric and Cockerel, Hugh, (1985) Liability for Defective Services, UK, Financial Times Business Information.
21. Palmer, N.E., (1991) Bailment, UK, The Law Book Company Limited.
22. Rogers, W.V.H., (2006) Winfield and Jolowicz on Tort, 8th ed, UK, Sweet & Maxwell.
23. Schrage, Eltjo J.H., (2001) Negligence; the Comparative Legal History of the Law of Torts, Germany, Duncker & Humblot.
24. Schwartz, V.E., Kelly, K. and Partlett, D.F., (2005) Prosser, Wade and Schwartz's Torts: Cases And Materials, 11th ed, New York, Foundation Press
25. Youngs, Raymond, (1998) English, French and German Comparative Law, London: Cavendish Publishing Limited.