

نگاهی به رأی اصراری شماره ۳ مورخ سال ۱۳۷۷ هیأت عمومی دیوان عالی کشور در زمینه انعقاد قرارداد حمل و نقل توسط نماینده

دکتر امیرحسین فخاری

در سال ۱۳۸۰ جلد چهارم مذاکرات و آراء هیأت عمومی دیوان عالی کشور مربوط به سال ۱۳۷۷ از طرف اداره وحدت رویه و نشر مذاکرات هیأت عمومی دیوان عالی کشور انتشار یافت. صفحه ۹۵ تا ۱۱۶ این مجموعه حاوی رأی اصراری حقوقی شماره ۳-۲۲/۲/۱۳۷۷ می باشد که در پرونده کلاسه ۱۳۷۶-۲۴ در جلسه شماره ۶ صادر گردیده است. از آنجا که پرونده مذکور راجع به مسئولیت متصدی حمل و نقل جاده ای و متضمن نکات و موضوعات در خور توجه است و رأی هیأت عمومی شعب حقوقی با اکثریت بسیار ضعیف صادر شده است به طوری که تقریباً برابر با آقایان قضات شرکت کننده در رأی، قضات محترم دیگری در صف مخالف قرار داشته اند، لذا جا دارد رأی صادر شده مورد بررسی و نقد قرار گیرد. لیکن انجام این کار میسر نیست، مگر آن که خلاصه ای از جریان پرونده بازگو گردد.

وزارت جهاد سازندگی دادخواستی به طرفیت مؤسسه حمل و نقل توحید در دادگستری بندرعباس به ثبت رساند و طی آن توضیح داد که جهت توسعه سیلوی شیراز، مقدار ۵۵۰ تن میلگرد نمره ۱۲ و ۱۴ در بندرعباس خریداری کرد و حمل آن را به مؤسسه حمل و نقل توحید سپرد. با صدور ۲۵ برگ بارنامه از سوی متصدی حمل و نقل مذکور، قرار بر این شد که کالاهای موضوع هر بارنامه با یک تریلر به مقصد حمل شود، ولی چهار تریلر حامل ۸۳ تن میلگرد به مقصد نرسید. به این ترتیب وزارت جهاد سازندگی مستنداً به ماده ۳۸۶ قانون تجارت تقاضای صدور حکم بر محکومیت خوانده به جبران خسارات معادل ارزش میلگردها را می‌نماید.

مدیر مؤسسه خوانده در جلسه دادرسی دفاعاً اظهار داشت که آقای محسن صمدی به نمایندگی از جهاد به مؤسسه مراجعه کرد و برای حمل مقدار ۵۵۰ تن میلگرد متعلق به جهاد مدارک لازم را تسلیم نمود و مؤسسه برابر مقررات از ترمینال درخواست ۲۵ دستگاه تریلر نمود و میلگردها روی تریلرها که حاضر شده بودند بارگیری گردید. ۲ ماه بعد اطلاع داده شد که چهار دستگاه تریلر حامل مقدار ۸۳ تن میلگرد به مقصد نرسیده است. مؤسسه خود را ناچار دید که علیه رانندگان طرح شکایت کند. آنها در اداره آگاهی رسیدهای ارايه کردند که میلگردهای بارگیری شده روی کامیونهای آنها توسط آقای محسن صمدی مورد استرداد قرار گرفته و در بندرعباس تخلیه شده و رسیدهای تحویل کالا به شخص اخیرالذکر را تسلیم نمودند.

شعبه دوم دادگاه حقوقی یک بندرعباس پس از انعکاس خلاصه پرونده کیفری تشکیل شده بشرح زیر مبادرت به صدور رأی نمود:

«...نظر به این که بارنامه‌های منضم به پرونده که به‌عنوان دلیل از سوی خواهان تقدیم گردیده دلالت بر تعیین نام آقای محسن صمدی به‌عنوان ارسال کننده محموله را دارد و محتویات پرونده کیفری مورد استناد به کلاسه ۱۴۳۵/۶۷ ک ۲ نیز اخذ محموله چهار تریلی که عدم وصول آنها مورد ترافع می‌باشد از سوی آقای محسن صمدی در بندرعباس را مدلل می‌دارد و اظهارات رانندگان حامل کالا و انباردار و صاحب انبار که کالا پس از بارگیری بوسیله آقای صمدی در آنجا تخلیه گردیده نیز مؤید همین امر می‌باشد و اداره خواهان نیز به این امر اذعان و اعتراف دارد و ادعای وی مبنی بر این که محل تخلیه کالا حسب مندرجات بارنامه شیراز بوده و تخلیه آن در بندرعباس خلاف قرارداد منعقد فیما بین و ناشی از تخلف رانندگان و موجب مسئولیت متصدی حمل و نقل دانسته صحیح به‌نظر نمی‌رسد. زیرا ارسال کننده کالا صاحب آن شناخته شده و تا وصول به مقصد و تحویل آن به دیگری، حق اخذ یا تغییر محل تخلیه را دارا بوده و اصولاً تعیین محل تخلیه با فرستنده می‌باشد که در مانحن‌فیه با توجه به بارنامه‌های استنادی خواهان، آقای محسن صمدی به‌عنوان مرسل و منعقدکننده قرارداد با شرکت خوانده، حق تغییر مقصد و محل تخلیه و تحویل کالا را دارا بوده است. علی‌الخصوص که سمت مشارالیه در این زمینه مورد قبول جهادسازندگی و رسیدهای ارائه شده از سوی خوانده که به امضای آقای صمدی است مصون از تعرض خواهان از لحاظ صحت انتخاب باقی است، بنابه مراتب فوق ائتلاف محموله مورد ادعای خواهان ناشی از قصور یا تقصیر مؤسسه خوانده یا رانندگان حامل نبوده و نیست تا محل اعمال مقررات مادتين ۳۸۶ و ۳۸۸ قانون تجارت باشد. علیهذا این محکمه

ضمن غیر وارد دانستن دعوی خواهان علیه مؤسسه حمل و نقل توحید حکم به رد آن صادر و اعلام می‌نماید...».

جهادسازندگی از رأی مذکور تجدید نظر خواهی نمود و به موجب ایراد آتی‌الذکر رأی را مخدوش دانست:

«محسن صمدی نماینده جهادسازندگی بوده و برگ نمایندگی دلالت بر آن دارد که وی اصیل در قضیه نبوده و اختیار تغییر مقصد را نداشته و فقط اختیار داشته ترتیب حمل کالا را از بندرعباس به شیراز بدهد».

شعبه هشتم دیوان عالی کشور که به تجدید نظرخواهی رسیدگی نمود به موجب دادنامه شماره ۱۳۷۳/۹/۱۳/۸/۴۱۹ چنین رأی داده است:

«به دلالت محتویات پرونده، کالا که بایستی به مقصد شیراز حمل شود متعلق به جهادسازندگی بوده و محسن صمدی نماینده تجدید نظرخواه بوده نه صاحب کالا و نمایندگی نامبرده مورد قبول خوانده نیز می‌باشد و کالا هم به مقصد نرسیده است و استدلال دادگاه به این که نماینده مزبور حق تحویل یا تغییر محل تخلیه را دارد برخلاف مندرجات پرونده و مواد ۳۸۶ و ۳۸۸ قانون تجارت می‌باشد. نتیجتاً دادنامه تجدید نظر خواسته نقض می‌شود و رسیدگی و صدور رأی با عنایت به بند (د) ماده ۶ قانون تجدیدنظر آراء دادگاهها مصوب ۱۳۷۲ به شعبه دیگر دادگاه حقوقی یک بندرعباس محول می‌گردد و در صورت تشکیل دادگاه عمومی در محل رسیدگی با دادگاه مزبور خواهد بود».

پرونده پس از نقض به شعبه دوم دادگاه عمومی بندرعباس ارجاع گردید. دادگاه با تشکیل جلسه و استماع مدافعات مدیر عامل شرکت حمل و نقل توحید در زمینه میزان اختیارات نماینده جهاد (محسن صمدی) و

اظهار خواهان در این خصوص که برابر دادنامه شماره ۷۵۵-۷۴/۶/۳۰ شعبه پنجم دادگاه عمومی بندرعباس رانندگان تریلرهای حامل میلگرد را به تحمل ۷۴ ضربه شلاق تعزیری و استرداد ۸۳ تن میلگرد بنحو تضامن و در صورت تعذر به پرداخت به ارزش ریالی آن با جلب نظر کارشناس رسمی محکوم نموده است، پرونده را حسب دستور رئیس دادگستری به شعبه ۱۵ دادگاه عمومی مستقر در دادگاه انقلاب ارسال داشت. دادگاه اخیرالذکر با اعلام ختم دادرسی بشرح زیر مبادرت به صدور رأی نمود:

«... نظر به این که بارنامه‌های استنادی دعوی خواهان که ضمیمه پرونده می‌باشد و به‌عنوان دلیل مطرح شده حکایت از این دارد که ارسال‌کننده کالا نماینده جهادسازندگی می‌باشد و محتویات پرونده کیفری کلاسه ۱۴۳۵/۶۷ نیز مؤید این معنی است که آقای محسن صمدی به‌عنوان نماینده جهادسازندگی مبادرت به انعقاد بارنامه‌ها به مقصد شیراز را نموده ولی ۴ تریلی را که کالای آن به ارزش خواسته فوق بوده در بندرعباس تخلیه نموده و رسید تحویل گرفتن کالاها را نیز به رانندگان تریلرها داده که ضمیمه پرونده می‌باشد. لذا به مقصد شیراز نرسیدن کالا ناشی از تعلیمات نماینده مذکور به رانندگان تریلرها و قصور وی بوده و باتوجه به این که ارسال‌کننده کالا خودش کالا را در بندرعباس تحویل گرفته مسئولیتی متوجه متصدی حمل و نقل نمی‌باشد و این ارسال‌کننده است که می‌تواند در هر کجا که نظرش بوده محل تخلیه را تعیین نماید و از جهت این که حدود اختیارات نماینده جهاد سازندگی برای شرکت حمل و نقل از سوی جهاد سازندگی تعیین نشده، برای مؤسسه حمل و نقل از نظر قانونی، ارسال‌کننده همان منعقدکننده قرارداد و تنظیم‌کننده بارنامه می‌باشد.

بنابراین، باتوجه به ماده ۳۸۶ قانون تجارت که در صورتی که تلف و یا گم شدن مال التجاره مستند به تقصیر ارسال کننده یا ناشی از تعلیمات وی باشد، مسئولیتی متوجه مؤسسه حمل و نقل نیست و دعوی خواهان نیز منطبق با همین معنی است. حکم به رد دعوی خواهان صادر و اعلام می گردد...».

اداره حقوقی وزارت جهادسازندگی ایرادات زیر را بر رأی مذکور وارد تشخیص داده است:

- ۱- کالاها به جهاد تعلق داشته نه به صمدی. بنابراین صمدی عامل اجرای دستورهای جهاد بوده و ارسال کننده جهاد بوده است.
- ۲- استنباط دادگاه از معرفی نامه صمدی خلاف مندرجات آن است. نامبرده فقط اختیار حمل کالا را از بندرعباس به شیراز داشته است.
- ۳- مؤسسه حمل و نقل توحید کاملاً واقف بوده که میلگردها متعلق به جهاد بوده و صمدی نمایندگی جهاد را به عهده داشته بنابراین، بر اقدام خودسرانه صمدی که با برخورداری از حمایت مؤسسه حمل و نقل انجام شده قانوناً هیچگونه آثاری مترتب نمی باشد.

شعبه هشتم دیوانعالی کشور پس از قرائت گزارش عضو ممیز و اوراق پرونده و مشاوره، چنین اتخاذ تصمیم نمود که چون رأی تجدید نظر خواسته اصراری است، مستنداً به بند «ج» ماده ۲۴ قانون تشکیل دادگاههای عمومی و انقلاب پرونده باید در هیأت عمومی شعب حقوقی دیوانعالی کشور مطرح شود.

هیأت عمومی شعب حقوقی دیوانعالی کشور در تساریخ ۱۳۷۷/۲/۲۲ تشکیل گردید و بعد از استماع گزارش مستشار شعبه هشتم و مداخله ۸ نفر

از ۵۲ عضو حاضر در بحث پیرامون موضوع مطرح شده، سرانجام ۲۷ نفر از آنان رأی شعبه هشتم دیوانعالی کشور و ۲۵ نفر رأی شعبه ۱۵ دادگاه عمومی بندرعباس را تأیید نمودند. رأی هیأت عمومی بشرح زیر می‌باشد:

«به دلالت محتویات پرونده، اختیارات آقای محسن صمدی به نمایندگی جهادسازندگی فقط محدود به ارسال و حمل کالا براساس بارنامه تنظیمی، که خود یک قرارداد تجاری می‌باشد بوده است. نامبرده بعد از تنظیم بارنامه و ارسال کالا حق تغییر محل تخلیه کالا را نداشته است. عرفاً تغییر محل کالا بایستی از طریق صدور بارنامه جدید یا اصلاح بارنامه قبلی و قید مراتب در بارنامه با ارائه مجوز جدید از ناحیه صاحب کالا باشد. هر اقدامی که بدون رعایت تشریفات مذکور انجام شده باشد مردود و غیرموجه است و در کلیه بارنامه‌ها نام راننده قید و مقصد شیراز معین شده است و محکومیت کیفری رانندگان مؤید مسئولیت مؤسسه حمل و نقل است و عمل خلاف آقای محسن صمدی و رانندگان در تخلیه کالا در بندرعباس که با سوء نیت انجام شده به هیچوجه رافع مسئولیت متصدی حمل و نقل نخواهد بود و عرف نیز متصدی حمل و نقل را مسئول کالا می‌داند. نتیجتاً دادنامه تجدید نظر خواسته که برخلاف مندرجات پرونده و مدلول مواد ۳۸۶ و ۳۸۸ قانون تجارت صادر گردیده است نقض می‌شود و رسیدگی و صدور رأی مستنداً به بند «ج» ماده ۲۴ قانون تشکیل دادگاههای عمومی و انقلاب به شعبه دیگر دادگاه عمومی بندرعباس که سابقه رسیدگی ندارد محول می‌گردد».

حال که از ذکر خلاصه جریان پرونده فراغت حاصل گردید، باید ببینیم رأی هیأت عمومی تا چه حد مبتنی بر اصول حاکم بر مسئولیت

متصدی حمل و نقل جاده‌ای است و تا چه پایه در صدور آن مقررات قانونی مراعات گردیده است و آیا می‌توان آن را رویه‌ای شناخت که در مورد مشابه قابل تبعیت باشد؟ برای پاسخ به این سؤالات ضرورت دارد چند موضوع مهم و اساسی مورد بررسی قرار گیرد. نخست این که در دعوی طرح شده چه شخص یا اشخاصی به‌عنوان متصدی حمل و نقل مطرح بوده‌اند؟ دوم آن که در قرارداد حمل و نقل چه شخصی طرف قرارداد با متصدی حمل و نقل شناخته می‌شود؟ سوم آن که نماینده چه نقشی در انعقاد قرارداد حمل و نقل دارد و بالاخره چهارمین موضوع مربوط می‌شود به تجزیه و تحلیل رأیی که از نظر کیفری در محکومیت رانندگان به جبران خسارت ناشی از قرارداد حمل و نقل صادر شده است.

۱- در حمل و نقل موضوع دعوی چه شخص یا اشخاصی به‌عنوان متصدی

حمل و نقل شناخته می‌شوند؟

متصدی حمل و نقل بطور معمول به یکی از چهار صورت زیر عمل

می‌کند:

۱- نخست آن که هنگام تنظیم قرارداد حمل و نقل، متصدی حمل با اتکا به امکانات خود متعهد می‌شود که کالاهایی را جهت حمل بپذیرد و با وسایل نقلیه متعلق به خود یا در اجاره خویش اقدام به حمل نماید. پرسنل حمل در استخدام او هستند و از او دستور می‌گیرند. اما همواره وضع بر این منوال نیست.

۲- در پاره‌ای موارد در زمان انعقاد قرارداد، متصدی حمل تصور

می‌کند در مدت مقرر قادر خواهد بود با وسیله نقلیه‌ای که به او تعلق دارد

و یا در اجاره او می‌باشد به تعهد خود عمل کند. ولی ممکن است به علت نقص فنی آن دستگاه یا به سبب دیگری امکان استفاده از آن فراهم نگردد. این است که اجرای قرارداد را به متصدی حمل دیگری محول می‌سازد. این جایگزینی امری معمول در انواع قراردادهای حمل و نقل می‌باشد. اساساً در قرارداد حمل و نقل شخصیت متصدی حمل و نقل مطلوب فرستنده کالا نیست و آنچه برای او اهمیت دارد این است که کالای او در شرایط قابل قبول و متعارف به مقصد حمل شود. ماده ۳۸۸ قانون تجارت که مقرر می‌دارد: «متصدی حمل و نقل مسؤول حوادث و تقصیراتی است که در مدت حمل و نقل واقع شده، اعم از این که خود مباشرت به حمل و نقل کرده و یا حمل کننده دیگری را مأمور کرده باشد»، امکان جایگزینی متصدی حمل و نقل را تجویز کرده است.

۳- صورت سوم عبارت است از این که در زمان تنظیم قرارداد می‌داند که امکان آن را ندارد که خود شخصاً حمل کالای موضوع قرارداد را عهده‌دار شود. معذک به بستن قرارداد مبادرت می‌ورزد و نام خود را به عنوان متصدی حمل ذکر می‌کند، اما قرارداد را به حساب متصدی حمل و نقل دیگری منعقد می‌سازد. در این حالت متصدی حمل به عنوان حق العمل کار (Commissionaire) پیدا می‌کند. حق العمل کاری در حمل و نقل بسیار معمول است و چنانچه متصدی حمل و نقل طرف قرارداد بصورت حق العمل کاری اقدام کند، نمی‌توان او را مقصر شناخت.

۴- و بالاخره صورت دیگر این است که بنگاه حمل و نقل مورد مراجعه فرستنده کالا به عنوان نماینده مبادرت به تنظیم قرارداد می‌کند. در پاره‌ای موارد اتفاق می‌افتد که نماینده در متن قرارداد ذکر نمی‌کند که به

نمایندگی اقدام به انعقاد قرارداد کرده است که در این صورت خود به عنوان متصدی حمل و نقل شناخته می شود نه اصیل مورد ادعای او. در همه موارد چهارگانه مذکور، در قبال فرستنده کالا و گیرنده آن، متصدی حمل و نقل طرف قرارداد مسؤول است که کالا را بطور سالم چنانکه در مبدأ تحویل گرفته تسلیم نماید و در صورت از بین رفتن کالا و یا ورود خسارت به آن و یا وصول کالا با تأخیر، مسؤول خواهد بود.

در قضیه موضوع رأی هیأت عمومی، چنانکه دیدیم نماینده جهادسازندگی به مؤسسه حمل و نقل توحید مراجعه نموده و در خصوص حمل مقداری میلگرد از بندرعباس به شیراز و شرایط و کرایه و غیره مذاکره کرده و مدارک لازم را تسلیم نموده و طرفین به توافق رسیده اند. بنابراین، در این زمان قرارداد حمل و نقل بطور شفاهی منعقد گردیده است. متعاقباً مؤسسه حمل و نقل از ترمینال خواسته که جهت حمل آن مواد، تعداد ۲۵ تریلر با راننده در اختیارش قرار داده شود و توضیح داده که حسب مقررات و روال معمول بدین ترتیب عمل کرده است. مسلماً لزوم ورود کامیونها به ترمینال و خروج آنها از آنجا طبق برنامه و مداخله مسؤولان ترمینال به لحاظ برقراری نظم و رعایت حق تقدم و جلوگیری از تراکم بار در بندر بوده است. کاملاً معلوم است که متصدی حمل طرف قرارداد از امکان لازم جهت حمل بار موضوع قرارداد برخوردار نبوده است هنگامی که مؤسسه مذکور از ترمینال درخواست کامیون کرده، تنها مشخصات کامیونها را می دانسته بدون آن که نام رانندگان آنها را بداند. کامیونها حسب این تقاضا و مطابق ترتیب معمول در ترمینال جهت بارگیری و انجام سفر فرستاده می شوند. در این هنگام است که برای هر کامیون به اندازه ای

که بار روی آن بارگیری شده بارنامه صادر می‌شود. نام راننده و شماره شهربانی کامیون نیز در آن اسناد قید می‌گردد. پس قرارداد کتبی حمل و نقل در این زمان تنظیم می‌شود، آن هم نه یک قرارداد، بلکه ۲۵ قرارداد. مراجعه اولیه نماینده جهاد به مؤسسه حمل و نقل و مذاکره در مورد چند و چون حمل همه به صورت شفاهی انجام گرفته بوده است. پس به همراه این قرارداد شفاهی با صدور ۲۵ بارنامه، ۲۵ قرارداد کتبی نیز منعقد شده است. می‌دانیم که بارنامه از جمله نقش‌هایی که ایفاء می‌کند این است که سند مبین قرارداد حمل و نقل محسوب می‌شود. در قضیه مورد گفتگو، هرکدام از بارنامه‌ها متضمن دو قرارداد حمل و نقل است: یکی قرارداد بین نماینده جهاد و مؤسسه حمل و نقل توحید و دیگری قرارداد حمل و نقل بین مؤسسه توحید و هریک از راننده‌ها که نام او در بارنامه ذکر شده است. در همه بارنامه‌ها آقای محسن صمدی به‌عنوان فرستنده کالا معرفی شده، حتی بدون آن‌که تصریح شود که نامبرده تحت عنوان نماینده جهاد سازندگی مبادرت به تنظیم قرارداد نموده است.

اعتقاد اینجانب در این خصوص که بارنامه‌ها دلالت بر انعقاد دو قرارداد حمل و نقل دارد مبتنی بر این دلیل مسلم است که رانندگان به‌هیچوجه در استخدام مؤسسه توحید نبودند و به مجرد بارگیری کالا مستقلاً به حمل کالا اقدام نموده‌اند. حتی نمی‌توان گفت رانندگان مذکور کامیونهای خود را به آن مؤسسه اجاره داده بودند. ترتیبی که بدان عمل شده دقیقاً با تجویز ماده ۳۸۸ قانون تجارت منطبق است. همچنین نمی‌توان مؤسسه حمل و نقل توحید را به‌عنوان حق‌العمل کار شناخت، زیرا نام رانندگان در بارنامه‌ها قید شده است.

۲- در قرارداد حمل و نقل چه شخصی طرف قرارداد با متصدی حمل و نقل شناخته می‌شود؟

از مواد ۳۷۹، ۳۸۰، ۳۸۲، ۳۸۳، ۳۸۴ و ۳۸۵ قانون تجارت مخصوصاً ماده ۳۷۹ به روشنی استنباط می‌شود که در قراردادهای حمل و نقل، فرستنده کالا یا بنابه تعبیر قانون تجارت ارسال کننده کالا است که طرف مستقیم قرارداد با متصدی حمل و نقل می‌باشد و نه صاحب کالا. ماده ۳۷۹ مذکور نکاتی را ذکر می‌کند که فرستنده کالا باید به اطلاع متصدی حمل و نقل برساند و این نکات در سند مبین قرارداد که در عمل همان بارنامه می‌باشد درج می‌گردد. از جمله این نکات نام گیرنده کالا (مرسل‌الیه) و مقصد (محل تسلیم مال) است.

بسیار اتفاق می‌افتد که متصدی حمل و نقل صاحب کالا را نشناسد و اگر هم مشخصات او را بدانند با او کاری ندارد. فقط موظف است که اگر نام او به عنوان گیرنده کالا در بارنامه قید شده، کالا را در مقصد به او تحویل دهد و چنانچه قرار باشد تمام یا قسمتی از کرایه در مقصد وصول شود، تقاضای پرداخت آن را از او به عمل آورد.

در انواع قراردادهای حمل و نقل بین‌المللی کالا که فروشنده یا تولید کننده وظیفه ارسال کالا را نیز به عهده دارد، طرف قرارداد حمل و نقل، فروشنده یا تولید کننده است. صاحب کالا در کشور دیگری اقامت دارد که ممکن است هزاران کیلومتر با اقامتگاه فرستنده کالا فاصله داشته باشد. بنابراین، رابطه قراردادی ناشی از قرارداد حمل و نقل بین فرستنده کالا و متصدی حمل و نقل برقرار می‌شود. براساس این رابطه، طرفین نسبت به یکدیگر حقوق و وظایفی دارند که معمولاً در مقررات آمره

قانونی پیش‌بینی شده و در مواردی هم در خود قرارداد مورد توافق طرفین قرار می‌گیرد.

کافی است کسی در قرارداد عنوان فرستنده کالا داشته باشد تا بتواند از حقوق قانونی خود برخوردار گردد. لازم نیست فرستنده کالا هنگام تنظیم قرارداد به متصدی حمل اسناد و مدارکی ارائه دهد دال بر این که از جانب صاحب کالا دارای اختیارات لازم برای ارسال کالا می‌باشد. به‌هیچوجه متصدی حمل بدنبال اخذ چنین مدارکی نیست. هرکسی را که فرستنده کالا به‌عنوان صاحب کالا معرفی کند، متصدی حمل نام او را در بارنامه تحت این عنوان قید می‌کند. اما رابطه ناشی از قرارداد فقط بین فرستنده کالا و متصدی حمل بوجود می‌آید و براساس این رابطه است که طرفین می‌توانند در مقابل یکدیگر از حقوقی برخوردار باشند و یا نسبت به یکدیگر وظایفی را عهده‌دار گردند.

پس این که جهادسازندگی در پرونده تحت بررسی کراراً عنوان کرده که صاحب کالا بوده و فرستنده از جانب آن نهاد در خصوص تغییر محل تخلیه کالا اختیار و حقی نداشته است به‌هیچوجه موجه نمی‌باشد. آقای محسن صمدی به‌عنوان فرستنده کالا با مؤسسه حمل و نقل مورد مراجعه قراردادی بسته و تحت‌عنوان فرستنده از این حق برخوردار بوده که تمام یا قسمتی از بار موضوع قرارداد را استرداد کند و از متصدی حمل بخواهد که از حمل آن خودداری نماید.

ماده ۳۸۲ قانون تجارت به صراحت این حق را برای فرستنده کالا به‌رسمیت شناخته است. این ماده چنین مقرر می‌دارد:

«ارسال کننده می تواند مادام که مال التجاره در ید متصدی حمل و نقل است آن را با پرداخت مخارجی که متصدی حمل و نقل کرده و خسارات او، پس بگیرد».

این که آقای محسن صمدی (فرستنده کالا) از چهار راننده که بالاستقلال حمل کننده کالا شناخته می شدند خواسته محموله بارگیری شده را در بندرعباس در همان محلی که تعیین کرده تخلیه کنند، دقیقاً به منزله آن است که از حمل آنها به مقصد انصراف حاصل کرده و تقاضای پس گرفتن آنها را مطرح کرده است. او این حق را براساس ماده ۳۸۲ قانون تجارت دارا بوده است.

چنانکه ملاحظه شد ماده ۳۸۲ مقرر می دارد؛ ارسال کننده حق پس گرفتن کالا را دارد و به هیچوجه در این خصوص اجازه صاحب کالا را ضروری نمی داند.

فقط ماده ۳۸۳ قانون تجارت در چهار مورد فرستنده را از حق استرداد مذکور در ماده ۳۸۲ محروم کرده است.^۱

۱. ماده ۳۸۳ مقرر می دارد: «در موارد ذیل ارسال کننده نمی تواند از حق استرداد مذکور در ماده ۳۸۲ استفاده کند:

- ۱- در صورتی که بارنامه ای توسط ارسال کننده تهیه و بوسیله متصدی حمل و نقل بر مرسل آلیه تسلیم شده باشد.
- ۲- در صورتی که متصدی حمل و نقل رسیدی به ارسال کننده داده و ارسال کننده نتواند آن را پس دهد.
- ۳- در صورتی که متصدی حمل و نقل به مرسل آلیه اعلام کرده باشد که مال التجاره به مقصد رسیده و باید آن را تحویل گیرد.
- ۴- در صورتی که پس از وصول مال التجاره به مقصد مرسل آلیه تسلیم آن را تقاضا کرده باشد. در این موارد متصدی حمل و نقل باید مطابق دستور مرسل آلیه عمل کند. معذک اگر متصدی حمل و نقل رسیدی به ارسال کننده داده مادام که مال التجاره به مقصد نرسیده مکلف به رعایت دستور مرسل آلیه نخواهد بود، مگر این که رسید به مرسل آلیه تسلیم شده باشد».

جهاد سازندگی اصرار ورزیده که مؤسسه حمل و نقل توحید دقیقاً در جریان آن بوده که کالا باید به مقصد شیراز حمل شود و صاحب کالا جهاد بوده و محسن صمدی نماینده واجد فقط این اختیار که ترتیب حمل کالا را به مقصد بدهد. فرض می‌کنیم تمام این اظهارات درست باشد. جهاد محسن صمدی را به‌عنوان نماینده معرفی کرده که با مؤسسه حمل و نقل توحید قرارداد حمل و نقل منعقد نماید و تحت عنوان فرستنده کالا نام او در قرارداد ذکر شود. در این مورد که تردید نمی‌توان کرد. باز تغییری در نتیجه امر نمی‌دهد. طبق نص صریح ماده ۳۸۲ قانون تجارت استرداد کالا فقط حسب تقاضای فرستنده کالا می‌تواند به‌عمل آید، بدون این که نیاز به موافقت صاحب کالا باشد.

اگر در ارتباط بین جهاد و مؤسسه حمل و نقل توحید اظهار جهاد بتواند صرفاً از این نظر که مؤسسه مذکور مطلع بوده که جهاد صاحب کالا است و صمدی نماینده، مصداق داشته باشد، در رابطه بین جهاد و رانندگان که استدلال کردیم باید به‌عنوان متصدیان حمل و نقل عملی شناخته شوند، به‌هیچوجه صدق نمی‌کند. زیرا، اگر مدارکی دال بر آن که جهاد صاحب کالا است ارائه شده باشد، فقط به مؤسسه حمل و نقل توحید بوده و نه رانندگان که بعداً به‌عنوان متصدیان حمل و نقل عملاً حمل کالا را عهده‌دار گردیده‌اند. چنانکه ملاحظه گردید بارنامه‌ها به تعداد تریلرها صادر شده و به هر کدام از رانندگان نسخه‌ای از بارنامه صادر شده با ذکر نام او و شماره کامیون او داده شده و در همه بارنامه‌ها، نام محسن صمدی به‌عنوان فرستنده کالا نوشته شده است. همین محسن صمدی به چهار نفر از این رانندگان مراجعه کرده و تقاضا نموده محموله‌ای را که در اختیار دارند پس دهند و

چون این تقاضا قانونی بوده، رانندگان بدان عمل کرده و کالاهای را به او تحویل داده و از او رسید اخذ کرده و رسیده‌ها را هم ارائه کرده‌اند. اساساً مؤسسه حمل و نقل توحید در جریان این امور نبوده، کما این که بلافاصله پس از دریافت این اطلاع که بارهای چهار تریلر به مقصد نرسیده، علیه رانندگان آن تریلرها شکایت کیفری مطرح کرده است.

۳- نقش نماینده در انعقاد قرارداد حمل و نقل

تردید نیست که در جهان کنونی، باتوجه به گستردگی مراودات تجارتي و صنعتی، بازرگانان اعم از حقیقی و یا حقوقی قادر نیستند به تنهایی همه امور خود را سامان بخشند. مخصوصاً که توسعه فعالیت شرکت‌های فراملی در اقصی نقاط جهان مستلزم انتخاب نمایندگان واجد صلاحیت است. مسأله نمایندگی و حقوق و وظایف نماینده از یک طرف و اصیل از طرف دیگر از نظر حقوقی از اهمیت فراوان برخوردار است، در حقوق ایران، متأسفانه مقررات جامع و مانعی در این زمینه وجود ندارد و مواد قانون تجارت در این خصوص بسیار ناقص و نارساست و در وضع کنونی چاره‌ای نیست، جز این که در قالب قرارداد همه چیز را معلوم کنند تا حقوق و وظایف هر کدام پیشاپیش مشخص باشد.

در موضوع بحث ما، جهاد سازندگی شخصی را بنام محسن صمدی به‌عنوان نماینده معرفی کرده تا ترتیب حمل موادی را از بندرعباس به شیراز بدهد. تمام اوراق پرونده در اختیار اینجانب قرار نداشته و صرفاً براساس مطالبی که در جریان بررسی پرونده در هیأت عمومی دیوان کشور مطرح شده به اطلاعاتی دسترسی پیدا کرده‌ام. براساس این اطلاعات، در

ورقه معرفی صمدی به عنوان نماینده اختیارات او محدود نشده و هیچ تصریحی بعمل نیامده که در مورد یا مواردی اخذ مجوز از جهاد ضرورت دارد. پس وی به عنوان نماینده با اختیارات لازم معرفی شده که تحت عنوان فرستنده با مؤسسه حمل و نقل مبادرت به انعقاد قرارداد نماید.

این مطلب که نماینده فقط اختیار داشته قراردادی با مؤسسه حمل و نقل به منظور حمل کالاهایی از بندرعباس به شیراز منعقد کند - و دیگر هیچ اختیاری نداشته - که اکثریت رؤسا و مستشاران شعب حقوقی حاضر در جلسه هیأت عمومی بر آن اعتقاد مبادرت به صدور رأی نموده‌اند موجه به نظر نمی‌رسد. محدود دانستن اختیارات نماینده مبتنی بر کدام توجیه قانونی است؟

برگ نمایندگی متضمن این تحدید اختیار نیست. از هیچ متن قانونی هم چنین محدودیتی استنباط نمی‌شود.

اساساً وقتی که متصدی حمل و نقل با شخصی مواجه می‌شود که به عنوان نماینده معرفی شده است، چاره‌ای ندارد جز این که او را دارای اختیار لازم بداند. یعنی او را فرستنده کالا بشناسد. در بیش از ۹۰٪ قراردادهای حمل و نقل فرستنده کالا صاحب کالا نیست. فروشنده یا تولیدکننده است که با متصدی حمل و نقل جهت حمل کالا قرارداد امضاء می‌کند و عنوان فرستنده پیدا می‌کند. در این گونه موارد، در حقیقت فرستنده کالا به نمایندگی از جانب خریدار اقدام به انعقاد قرارداد می‌نماید. قانونگذار با علم به این وضعیت به فرستنده کالا که در اغلب موارد صاحب کالا نیست اجازه می‌دهد که استرداد کالا را از متصدی حمل و نقل

درخواست کند، بدون آن که مقرر داشته باشد برای این درخواست لازم باشد اجازه کتبی صاحب کالا را ارائه نماید.

اگر بخواهیم مطابق رأی هیأت عمومی عمل کنیم نتیجه این خواهد شد که متصدی حمل در صورت دریافت تقاضا از جانب فرستنده کالا از او بخواهد دلیلی ارائه کند که صاحب کالا این اختیار را به او داده است. همچنین اگر بگوییم چنانچه نماینده در انجام نمایندگی غبطه و مصلحت اصیل را در نظر نگرفته، عمل او فضولی محسوب می‌شود. بدین ترتیب دیگر هیچکس به هیچ نماینده‌ای اعتماد نمی‌کند و حجم بسیار عظیم فعالیت‌هایی که توسط نمایندگان انجام می‌گیرد به حال تعطیل و اختلال در می‌آید.

در قضیه مورد بحث صرف درخواست استرداد کالا از طرف نماینده از دید رانندگانی که این درخواست را دریافت کرده‌اند متقابلانه تلقی نمی‌شود. هر فرستنده‌ای حق دارد از حمل کالا به مقصد انصراف حاصل کند و رانندگانی که خود متصدی حمل محسوب می‌شده و نام استرداد کننده را در بارنامه‌های خود به عنوان فرستنده می‌دیدند، نه تنها حق بلکه تکلیف داشتند که به این تقاضا پاسخ مثبت دهند.

در این رابطه دو مصلحت متضاد در تعارض‌اند: مصلحت راننده‌ای که تقاضای استرداد را پذیرفته و مصلحت اصیل که نماینده برخلاف مصالح او عمل کرده است. در این گونه موارد می‌توان گفت تقصیر نماینده موجب از بین رفتن نیابت و نمایندگی نمی‌شود و اصیل برای تحمل آثار مترتب بر آن تقصیر از شخص ثالث بی‌گناه و از همه جا بی‌خبر شایسته‌تر است، زیرا او بوده که به نماینده‌ای خائن اعتماد کرده است.

چنانکه در قسمت چهارم بررسی خواهد شد به نظر می‌رسد رانندگان با نماینده در تخلیه کالا در بندرعباس و در اختیار قرارداد آنها به او به این منظور که مورد سوء استفاده قرار دهد تبانی نداشته‌اند. پس در قبول تقاضای استرداد طبق وظیفه قانونی عمل کرده‌اند، فلذا قابل توجیه نیست که جبران خسارات وارده به جهاد به مؤسسه حمل و نقل توحید تحمیل شود.

نکته مهمی که ذکر آن در اینجا ضروری به نظر می‌رسد این است که در بارنامه‌ها - چنان که دیدیم - نام محسن صمدی به عنوان فرستنده قید شده و راننده‌ها از نحوه مراجعه به مؤسسه حمل و نقل توحید و مذاکرات انجام شده و اسناد داده شده مطلع نبوده و ظاهراً جز بارنامه سند دیگری در اختیار نداشته‌اند. در مورد اسنادی که بین بازرگانان مبادله می‌شود، تئوری عمل به ظاهر «Théorie d'apparence» حکومت دارد. براساس این تئوری، فقط مندرجات سند نقش تعیین کننده دارد و به روابط حقوقی و مسائل غیرمندرج در سند نباید وقعی نهاد. بر مبنای این تئوری نیز باید بپذیریم که راننده‌ها که طبق بارنامه، محسن صمدی را به عنوان فرستنده کالا می‌شناختند، دقیقاً منطبق بر وظیفه قانونی خود در قبول تقاضای استرداد عمل کرده‌اند.

آخرین نکته‌ای که مورد توجه قرار می‌گیرد این است که اگر احیاناً جهاد تصمیم می‌گرفت که چهار تریلر از ۲۵ تریلر مورد گفتگو را به مقصد نفرستد، مثلاً به علت نیازی که به آنها در بندرعباس داشت، چگونه باید عمل می‌کرد؟، آیا لازم بود شرح جداگانه‌ای به متصدی حمل بنویسد و آیا کافی نبود به نماینده خود بگوید این قصد را جامه عمل بپوشاند؟

۴- ملاحظاتی درباره رأی که از نظر کیفری در محکومیت رانندگان صادر شده است

چنانکه از مذاکرات مطرح شده در جلسه هیأت عمومی شعب حقوقی دیوانعالی کشور معلوم می‌شود، شعبه پنجم دادگاه عمومی بندرعباس چهار راننده تریلر را که به تقاضای فرستنده کالا محمولات خود را حمل نکرده و در بندرعباس تخلیه کرده‌اند به تحمل ۷۴ ضربه شلاق تعزیری و استرداد ۸۳ تن میلگرد و یا ارزش ریالی آن به نحو تضامن محکوم کرده است. ۸۳ تن مجموعه میلگردهایی است که روی چهار تریلر بارگیری شده بوده است. مسلماً مشخص بوده روی هر تریلر چه مقدار میلگرد بارگیری شده بوده است. از اطلاعات عنوان شده در هیأت عمومی مستفاد نمی‌شود که حکم محکومیت طبق کدام قانون صادر شده است. در سال ۱۳۶۷ قانون مجازات عاملین متخلف در امر حمل و نقل کالا به تصویب رسید.

ماده اول قانون مذکور چنین مقرر می‌دارد: «متصدی شرکتها، مؤسسات، بنگاههای حمل و نقل و رانندگانی که مسؤول حمل کالا به مقصد می‌باشند چنانچه عمداً آن را به مقصد نرسانند، علاوه بر جبران خسارت وارده به صاحب کالا (در مثلی مثل و قیمی قیمت) به حبس از ۲ تا ۵ سال یا جزای نقدی معادل ۱۰ تا ۲۰ برابر قیمت کالا محکوم می‌شوند و در صورت تکرار جرم مذکور به حداکثر مجازات فوق محکوم خواهند شد».

به نظر می‌رسد رانندگان براساس این قانون محکومیت یافته‌اند و ظاهراً مجازات آنها به شلاق تبدیل شده است.

صرفنظر از این که صرف قبول تقاضای نماینده فرستنده کالا مبنی بر استرداد - همانطوری که دیدیم - جرم تلقی نمی‌شود، بسیار بعید است که رانندگان با نماینده در مورد تخلیه محمولات در شهر مبدأ تبانی نموده و اقدام به فروش آنها کرده و قیمت حاصل از فروش را بین خود تقسیم کرده و یا با گرفتن وجهی از نماینده به خواسته او عمل کرده باشند. خصوصاً که آقایان قضاتی که با اکثریت مخالف بوده‌اند فرض تبانی را محقق ندانسته‌اند. از این مطلب که بگذریم، مسأله مهم دیگر این است که چرا این چهار راننده به نحو تضامن محکوم به استرداد ۸۳ تن میلگرد و یا ارزش ریالی آن طبق نظر کارشناس به جهاد شده‌اند.

چنانکه دیدیم هر کدام از رانندگان با صدور بارنامه جداگانه مقدار معینی میلگرد تحویل گرفته‌اند. در صورتی هم که واقعاً مقصر بوده باشند هر کدام باید مسؤول باری باشد که تحویل گرفته است. چرا آنها مسؤول اعمال یکدیگر شناخته شده‌اند؟ این مسؤولیت تضامنی مبتنی بر کدام قانون است؟

می‌دانیم که اولاً در صورتی که در پرونده مذکور فقط رانندگان تحت تعقیب بوده باشند، مسؤولیت جمعی مفروض نیست. هر راننده به تنهایی مسؤول باری بوده که تحویل گرفته است. ثانیاً در مواردی که مسؤولیت جمعی وجود داشته باشد، اصل مسؤولیت مشترک یا نسبی است و مسؤولیت تضامنی کاملاً جنبه استثنایی دارد و حسب ماده ۴۰۳ قانون تجارت در صورتی می‌توان مسؤولیت مسؤولان را تضامنی شناخت که نصّ قانونی یا قراردادی درخصوص مورد وجود داشته باشد و در مانحن فیه چنین مسؤولیتی حتی در فرض تعدد مسؤولین نیز پیش‌بینی نشده است.

نتیجه

رأیی که مورد بررسی قرار گرفت ما را به این نتیجه می‌رساند که تا چه حد در زمینه نمایندگی با خلأ قانونی روبرو هستیم. گسترش فعالیت‌های بازرگانی چه در سطح داخلی و چه در مقیاس بین‌المللی به گونه‌ای است که دیگر تئوری و کالت نمی‌تواند روابط فی‌مابین نماینده و اشخاصی را که با آنها معامله و قرارداد واقع شده است را تنظیم کند. لزوم حمایت از اشخاص ثالث و زدودن بیم آنها از ایرادات اصیل نسبت به آنها ایجاب می‌کند مقرراتی حکومت کند که اشخاص ثالث واجد حسن نیت و بی‌خبر از روابط بین اصیل و نماینده از تعرضات و ایرادات اصیل مصون باشند. نمونه بارز حمایت قانونگذار از اشخاص ثالث در مورد اعمال نماینده را در لایحه قانونی اصلاح پاره‌ای از مقررات قانون تجارت در مورد شرکتهای سهامی ملاحظه می‌کنیم. ماده ۱۱۸ آن متن قانونی کلیه اعمال مدیران شرکت را در قبال اشخاص ثالث حتی اگر خلاف اساسنامه باشد علیه شرکت تعهدآور دانسته است. بنابراین در شرکتهای سهامی، مقنن به تئوری و کالت در وضع ماده ۱۱۸ توجه نداشته است و به حق، مصلحت را چنان دیده که اشخاص ثالث بدون بیم و هراس و بدون لزوم تحقیق و بررسی در این خصوص که مدیران دارای اختیار هستند یا نه - که این امر موجب کندی جریان امور می‌شود - بتوانند با مدیران به عقد قرارداد و انجام معامله بپردازند. در قضیه مورد مطالعه نیز مصلحت اقتضاء می‌کند که نماینده را در قبال اشخاص ثالث دارای اختیار بدانیم و هرگاه از اختیارات تفویض شده تجاوز کند شخصاً در مقابل اصیل مسؤول شناخته شود.