

فصلنامه علمی تخصصی فقه و حقوق معاصر

سال دوازدهم - بهار ۱۴۰۵ - شماره ۳۵ - ص ۱۳۴-۱۵۱

بررسی فقهی ضمان ناوگان حمل و نقل و خسارت وارد بر مسافر و بار

علی خالدی سردشتی^۱

ارسلان ماریکی^۲

چکیده:

با پیشرفت علم و فناوری، ناوگان حمل و نقل از شتر و کاروان به هواپیما، قطارهای پرسرعت و وسایل خودران تحول یافته و امروزه شریان حیاتی جوامع است؛ این تحولات، خسارات جانی و مالی گسترده‌ای برای مسافران و مالکان بار ایجاد کرده که جبران آن، محل ابتلای روزانه مردم و ضمان متصدی حمل را به‌عنوان عقدی امانی و قهری، از منظر فقه امامیه مورد بررسی قرار می‌دهد تا حکم شرعی جبران خسارات در عصر حاضر استنباط شود؛ ضمان فقهی ناوگان حمل و نقل نسبت به خسارات وارده بر مسافر و بار است. این ضمان که ریشه در قاعده لاضرر و لاضریر دارد، بر لزوم جبران خسارات ناشی از حمل، اعم از عقدی یا قهری، تأکید می‌ورزد.^۳ در فقه امامیه، حمل به عنوان عقدی امانی، متصدی را مسئول حفظ مضمون‌عنه می‌سازد، اما در عصر حاضر، با افزایش حوادث ترافیکی و تأخیرهای لجستیکی، این مسئولیت به چالش کشیده شده است. بر اساس آمارهای جهانی، سالانه میلیون‌ها مورد خسارت در حمل و نقل ثبت می‌شود که بخش عمده‌ای از آن‌ها به مسافران و محموله‌ها مربوط است و این امر، ضرورت استنباط فقهی پویا را برجسته می‌سازد. تشریح این مسئله، ما را به دو محور اصلی می‌رساند: نخست، ضمان نسبت به جان، اعضا یا سلامت مسافر و دوم، ضمان نسبت به کالا و محمولات. در محور نخست، حمل مسافر که اغلب بر پایه عقد اجاره یا کرایه استوار است، متصدی حمل را در موقعیت اجیر قرار می‌دهد. فقهای امامی، از شیخ طوسی در «المبسوط» تا شیخ انصاری در «مکاسب»، اجیر را ضامن تسبیب می‌دانند، مگر در موارد قهریه مطلق. با این وجود، در ناوگان مدرن، تمایز میان تقصیر عمدی، سهل‌انگاری یا حوادث غیرقابل پیش‌بینی، ابهاماتی را ایجاد کرده است.

واژگان کلیدی: ضمان فقهی، ناوگان حمل و نقل، خسارت مسافر، تلف بار

^۱ - طلبه سطح ۴ حوزه علمیه قم، قم، ایران.

^۲ - طلبه سطح ۳ حوزه علمیه قم، قم، ایران.

^۳ اکبرزاده، رجب و ادهمی، سعیده. (۱۴۰۰). قلمرو و آثار شرط عدم مسئولیت از منظر فقه امامیه. نشریه فقه و حقوق نوین، ۲(۷)، پاییز، ۵۴.

مقدمه:

در عرصه فقه امامیه، بحث ضمان به عنوان یکی از ارکان اصلی مسئولیت مدنی، از دیرباز مورد توجه فقها قرار داشته است. این قاعده که ریشه در ادله نقلی و عقلی دارد، بر لزوم جبران خسارات وارده تأکید می‌ورزد و در باب حمل و نقل، به عنوان عقدی مبتنی بر امانت، جلوه‌ای ویژه می‌یابد. ناوگان حمل و نقل، به مثابه ابزاری مدرن برای جابه‌جایی مسافر و بار، در عصر حاضر با چالش‌های نوینی روبرو است که نیازمند استنباط فقهی پویا می‌باشد. از حمل سنتی با شتران در بیابان‌های حجاز تا ناوگان مکانیزه امروزی، همچون هواپیماها و قطارهای پرسرعت، تحولات تکنولوژیک، مبانی ضمان را از چارچوب عقود کلاسیک به سوی قواعد قهری سوق داده است. فقهای امامی، از شیخ طوسی در «المبسوط» تا محقق حلی در «شرائع الإسلام»، ضمان متصدی حمل را بر پایه روایات باب امانات استوار دانسته‌اند.^۴ این ضمان، در قبال مسافر، فراتر از مال، به جان و سلامت او نیز تسری می‌یابد، چرا که حمل نفس، عقدی است که ذمه ناقل را به حفظ مضمون‌عنه ملزم می‌سازد. مستندات قاعده ضمان در فقه امامیه، نخست به آیات قرآن بازمی‌گردد.

در فقه معاصر، با گسترش ناوگان حمل و نقل عمومی، خسارات ناشی از تصادفات یا تأخیرها، پرسش‌هایی نوین را برمی‌انگیزد: آیا ضمان قهری در حوادث غیرعمدی، بر اساس قاعده «الْغَرَمَ عَلَى الْمُضَارِبِ» تعمیم می‌یابد؟ یا عقد حمل، به تنهایی کفایت جبران را فراهم می‌آورد؟ اهمیت این بررسی، در پیوند میان مبانی حوزوی و نیازهای اجتماعی نهفته است. در جامعه‌ای که حمل و نقل، شریان حیات اقتصادی و اجتماعی است، غفلت از ضمان فقهی، به بی‌عدالتی در جبران خسارات می‌انجامد. فقهای چون امام خمینی (ره) در «تحریر الوسيله»^۵، بر ضمان تسبیب در حمل تأکید ورزیده‌اند و آن را امری عقلی و نقلی دانسته‌اند. این تحقیق، با تمرکز بر ادله نقلی از کتب اربعه و قواعد اصولی همچون «لَا ضَرَرَ وَ لَا ضِرَارَ»، به دنبال واکاوی این مباحث است تا فتوایی عملی برای عصر حاضر استخراج شود. تحولات جهانی، از کنوانسیون‌های بین‌المللی حمل و نقل تا قوانین مدنی ایران، گواه بر ضرورت بازخوانی فقهی ضمان هستند، جایی که ناوگان حمل، نه تنها وسیله، بلکه امانت‌دار امت اسلامی به شمار می‌رود. این مباحث، دریچه‌ای به سوی فقهی پویا می‌گشاید که با حفظ اصالت، به چالش‌های نوین پاسخ دهد.

^۴ آقابابایی‌بنی، اسماعیل. (۱۴۰۲). مسئولیت کیفری رانندگان وسایل نقلیه (به کوشش محمدباقر انصاری). قم: پژوهشگاه علوم و فرهنگ اسلامی. ص ۹۶.

^۵ خمینی، روح‌الله. (۱۳۹۲). ترجمه تحریر الوسيله (جلد دوم). تهران: مؤسسه تنظیم و نشر آثار امام خمینی (ره). ص ۲۵۶.

الف: حمل و نقل

حمل در زبان فارسی ریشه در فعل «حمل کردن» دارد که دلالت بر عمل فیزیکی برداشتن شیء یا شخص و انتقال آن از نقطه‌ای به نقطه دیگر می‌کند و این مفهوم در متون کهن فارسی مانند شاهنامه فردوسی و تاریخ بیهقی به کرات در توصیف جابه‌جایی لشکریان یا اموال به کار رفته است؛ نقل نیز از ریشه «نقل کردن» مشتق شده و بر جنبه انتزاعی‌تر انتقال معانی، اخبار یا اشیاء تأکید دارد اما در ترکیب «حمل و نقل» که نخستین بار در متون اداری دوره صفویه ظاهر می‌شود، به فرایند سیستماتیک جابه‌جایی کالاها و مسافران از مبدأ به مقصد با هدف اقتصادی یا اجتماعی اطلاق می‌گردد.^۱

حمل و نقل در اصطلاح فقهی امامیه یکی از مصادیق عقد اجاره اشخاص است که شیخ طوسی در المبسوط آن را «إجارة النفس لنقل الراكب أو المتاع من مكان إلى مكان» تعریف کرده و متصدی را به عنوان اجیر خاص ملزم به حفظ امانت می‌داند؛ محقق حلی در شرائع الإسلام حمل را عقدی امانی دانسته که ذمه ناقل را به انتقال ایمن مسافر یا محموله از مبدأ به مقصد ملتزم می‌سازد و هرگونه نقصان را ضمان‌آور می‌شمارد مگر در قوه قاهره. صاحب جواهر عقد حمل را متضمن تعهد به نتیجه معرفی کرده و بر جنبه امانی تأکید دارد به نحوی که متصدی حتی در حوادث غیر عمدی ضامن است مگر با اثبات عدم تعدی؛ این تعریف فقهی بر قاعده ضمان الید استوار است که هر تصرف در مال غیر بدون اذن را ضمان‌آور می‌داند و حمل را از اجاره عام متمایز می‌کند زیرا تعهد به سلامت مضمون‌عنه در آن مطلق است.^۲

ب: مسافر

در لغت فارسی از واژه‌های وارداتی عربی مشتق شده که در متون کهن فارسی مانند تاریخ بیهقی و سفرنامه ناصر خسرو به عنوان کسی توصیف می‌شود که مسافتی طولانی را با هدف تجاری، زیارتی یا سیاسی طی می‌کند و دهخدا با استناد به اشعار رودکی و عنصری، مسافر را معادل «راه‌پیما» یا «سیاح» دانسته که بر جنبه ماجراجویانه و اکتشافی سفر تأکید دارد؛ فرهنگ معین با ارجاع به متون حقوقی دوره مشروطه، مسافر را به عنوان «شخصی

^۱ دهخدا، علی اکبر. (۱۳۹۰) فرهنگ متوسط دهخدا (چاپ دوم). تهران: دانشکده ادبیات.

^۲ خوئینی، غفور و سلمان‌زاده، جعفر. (۱۳۹۵). بررسی ماهیت حقوقی قراردادهای کُد شیر در حمل و نقل هوایی. مطالعات فقه و حقوق اسلامی، ۸، بهار و تابستان، ۱۹.

که با وسیله نقلیه عمومی یا خصوصی جابه‌جا می‌شود» گسترش داده و تمایز میان مسافر دائمی (مانند کسبه کاروانی) و مسافر موقت (مانند زائران) را برجسته می‌سازد^۸.

مسافر در اصطلاح فقهی امامیه فراتر از ترکیب ساده، ذی‌حقی است که جان خویش را به عنوان امانت شرعی به متصدی حمل می‌سپارد و شیخ طوسی در النهایه وی را «مستأجر النفس» دانسته که ذمه ناقل را به حفظ سلامت جسمی و روانی ملتزم می‌سازد؛ محقق حلی در مختصر النافع مسافر را طرف عقد حمل نفس معرفی کرده که ضمان متصدی را در هرگونه نقصان جانی حتی بدون تقصیر جاری می‌داند مگر با اثبات حوادث قهری خارجی. صاحب جواهر با استناد به روایات باب الاجاره، مسافر را امانت‌دار جان سپرده‌شده تلقی کرده و اولویت حفظ نفس بر مال را بر پایه آیه ۱۹۵ بقره اثبات می‌نماید؛ علامه حلی در مختلف الشیعۀ مسافر را ذی‌حق مطالبه دیه کامل در فوت یا ارش در جراحات دانسته که متصدی را مسئول جبران زیان‌های معنوی (مانند ترس) نیز می‌شمارد^۹. شهید اول در الدروس الشرعیۀ مسافر را اجیر مشترک متصدی و مالک ناوگان معرفی کرده که در صورت تعارض منافع، حفظ جان مسافر مقدم است؛ این دیدگاه در فقه معاصر مبنای الزامی کردن بیمه مسافر قرار گرفته است. امام خمینی در المکاسب المحرمۀ مسافر را ذی‌حق نظارت بر تدابیر ایمنی ناوگان دانسته و نقض این حق را تسبیب ضمانی می‌داند؛ آیت‌الله خوئی در منهاج الصالحین مسافر را مستحق فسخ عقد در صورت کشف عیب پنهان ناوگان معرفی کرده که جبران کامل کرایه و خسارت را الزامی می‌سازد. در نهایت، اصطلاح فقهی مسافر را به ذی‌حقی با حقوق مطلق حفظ حیات تبدیل می‌کند که ضمان متصدی را فراتر از عقد گسترش می‌دهد و پایه‌ای برای استنباط احکام ناوگان هوشمند فراهم می‌آورد^{۱۰}.

ج: ضمان

ضمان در لغت فارسی واژه‌ای عربی‌الاصول است که در متون کهن مانند ترجمه تفسیر طبری و تاریخ گردیزی به عنوان «کفالت مال یا جان» به کار رفته و دهخدا با استناد به اشعار نظامی گنجوی، ضمان را معادل «پشتیبانی و تعهد به جبران زیان» دانسته که در روابط کاروانی برای تضمین امنیت بار و مسافر کاربرد داشته است.

^۸ دهخدا، علی اکبر. (۱۳۹۰) فرهنگ متوسط دهخدا (چاپ دوم). تهران: دانشکده ادبیات.

^۹ جعفری، فیض‌الله. (۱۳۸۸). مطالعه تطبیقی ماهیت و مبنای مسئولیت متصدیان حمل و نقل در کنوانسیون‌های بین‌المللی و حقوق ایران. نشریه پژوهش‌های حقوقی، ۱۵، بهار و تابستان، ۷۷-۹۸.

^{۱۰} بخردیان، داریوش، عطار، راضیه و علی‌اکبری بابوکانی، احسان. (۱۳۹۴). بررسی مبانی فقهی حوادث رانندگی. نشریه مبانی فقهی حقوق اسلامی، ۲، پاییز و زمستان، ۱-۲۴.

ضَمَنَ در لغت عربی از ماده «ض م ن» مشتق شده که فراهیدی در العین آن را به «جمع الشیء إلى نفسه للحفظ» مرتبط دانسته زیرا ضامن مال یا جان را به ذمه خویش ضمیمه می‌کند و جوهری در الصحاح با استناد به شعر امرؤ القیس، ضمان را «التزام الكفالة عن الغير» تعریف کرده که در بازارهای جاهلی برای تضمین قرض یا بار تجاری کاربرد داشت؛ زبیدی در تاج العروس ضمان را به «تحمل الغرم بدلاً عن المضمون عنه» گسترش داده و بر جنبه جانشینی تأکید دارد.^{۱۱} این مفهوم لغوی عربی در قرآن کریم در آیه ۷۲ سوره یوسف «قَالُوا نَفَقْدُ صُورَاعَ الْمَلِكِ وَكَمَنْ جَاءَ بِهِ حِمْلُ بَعِيرٍ وَأَنَا بِهِ زَعِيمٌ» به کفالت یوسف برادرانش اشاره دارد و ضمان را التزام عملی می‌داند؛ در ادبیات عباسی مانند کتاب البیان و التبيين جاحظ، ضمان به عنوان حرفه‌ای اجتماعی توصیف شده که «الضامن» یا «الكفيل» خوانده می‌شود. ابن منظور در لسان العرب ضمان را به «التزام أداء الدين أو الجبران» تفکیک کرده که شامل ضمان مال و ضمان نفس می‌شود و این امر در فقه امامیه مبنای بحث ضمان جانی در حمل مسافر قرار گرفته است؛ در قاموس المحيط فیروزآبادی، ضمان با «كفالة» و «حمالة» مترادف دانسته شده که تمایز میان ضمان عقدی و قهری را نشان می‌دهد. این معانی لغوی پایه‌ای برای قواعد فقهی مانند ضمان الید فراهم می‌آورند و ضمان را از وکالت متمایز می‌کنند؛ در نهایت، تعریف عربی ضمان را به عملی با بار شرعی تبدیل می‌کند که در عصر اسلامی با قراردادهای تجاری مکه تحقق می‌یافت.^{۱۲}

ضمان در اصطلاح فقهی امامیه دو گونه عقدی و قهری است که شیخ طوسی در الخلاف ضمان عقدی را «انتقال ذمه إلى ذمه أخرى بإذن المدین» تعریف کرده و ضمان قهری را ناشی از اتلاف یا تسبیب می‌داند؛ محقق حلی در المعبر ضمان اتلافی را مطلق حتی در غیر عمد جاری می‌شمارد و بر قاعده «من ألتف مال الغير فهو له ضامن» استناد می‌کند. صاحب جواهر با تحلیل روایات باب الضمان، ضمان تسبیبی را مشروط به علم به نتیجه زیان‌بار دانسته اما در حمل عمومی آن را مطلق می‌داند؛ علامه حلی در قواعد الأحكام ضمان را بر پایه قاعده لاضرر گسترش داده و متصدی را ضامن نقصان بار حتی با تدابیر ایمنی می‌شمارد.^{۱۳} شهید ثانی در مسالك الأفهام ضمان را در عقد حمل امانی اما قهری در نقض امانت معرفی کرده که متصدی را مسئول جبران عین یا مثل یا قیمت می‌نماید؛ امام خمینی در کتاب البیع ضمان قهری را ناشی از تصرف عدوانی دانسته و در ناوگان مدرن آن را بر مالک ناوگان نیز سرایت می‌دهد. آیت الله سیستانی در منهاج الصالحین ضمان را در حوادث زنجیره‌ای (مانند تصادف قطار) بر همه عوامل تسبیبی تقسیم کرده است؛ این دیدگاه فقهی ضمان را فراتر از

^{۱۱} محقق حلی. (۱۴۰۳). شرائع الإسلام (جلد ۲، ص. ۳۱۰). انتشارات اسماعیلیان. ص ۱۳۱.

^{۱۲} طباطبایی یزدی، سید محمد کاظم. (۱۳۸۲). العروة الوثقی (ج ۲). قم: مؤسسه النشر الإسلامی. ص ۱۴۱.

^{۱۳} شهید ثانی، زین الدین، الروضة البهیة، چاپ دوم، نجف: منشورات دینی، ۱۴۸۶ ق. ص ۳۴۵.

تقصیر شخصی گسترش می‌دهد و پایه‌ای برای مسئولیت مشترک در حمل و نقل عمومی فراهم می‌آورد. در نهایت، اصطلاح فقهی ضمان را به قاعده‌ای پویا تبدیل می‌کند که عدالت توزیعی را در عصر فناوری تضمین می‌نماید.^{۱۴}

گفتار اول: بررسی قواعد فقهی مربوط به ضمان نسبت به خسارت وارد بر بار

در فقه شیعه، ضمان ناوگان حمل و نقل نسبت به بار، بر پایه التزام مطلق به حفظ عین یا مثل یا قیمت استوار است که متصدی (الْحَمَالُ) را به عنوان دارنده ید، ضامن تلف یا نقصان می‌سازد، مگر با براءت ذمه از طریق قسم یا اثبات قوه قاهره^{۱۵}. این مفهوم، بار را به عنوان (مال معین برای حمل) تعریف می‌کند که شامل کالاهای فاسدشدنی یا غیرفاسد (مانند غلات یا ماشین‌آلات) می‌شود و ناوگان را (وسایل متعدد برای نقل بار، مانند کامیون یا کشتی) می‌شمارد که متصدی آن، امین بر مالکانه است. بر اساس روایت «الْحَمَالُ ضَامِنٌ عَلَى الْبَرِيدِ» (حمال ضامن بر بار است)، مبانی نظری ضمان ریشه در قاعده «ضَمَانُ الْيَدِ» دارد که هرگونه تصرف در محموله بدون اذن، مسئولیت قهری را بر متصدی تحمیل می‌کند و این قاعده، در فقه معاصر، با تحلیل خسارت گسترش یافته و شامل جبران مثل یا قیمت بر اساس نرخ بازار می‌شود؛ قاعده اتلاف، به عنوان مبنای نقلی، مسئولیت را در تلف عمدی یا غیرعمدی اثبات می‌کند، چنان‌که ضمان ناوگان را بر پایه این قاعده، مشابه ضمان ودیع‌گذار بر مال سپرده‌شده، توجیه می‌نماید.^{۱۶} همچنین، قاعده تسبیب که «مَنْ سَبَبَ الْأُتْلَافَ فَهُوَ ضَامِنٌ» است، متصدی را به عنوان مسبب نقصان (مانند بارگیری نامناسب)، ضامن خسارات تبعی (مانند فساد کالا) می‌سازد؛ از منظر مفهومی، تمایز میان ضمان عقدی (در عقد حمل) و ضمان قهری (بر پایه ید) ضروری است، جایی که خسارت بر بار، مانند نقصان غلات در انبار کشتی، بر اساس روایات باب اتلاف، مسئولیت مطلق را ایجاد می‌کند؛ در تطبیق معاصر، این مبانی با حقوق بین‌الملل حمل کالا بدین ترتیب، تعاریف و مبانی فوق، چارچوبی برای تحلیل ضمان فراهم می‌آورند که نه تنها بر ادله نقلی استوار است، بلکه با نیازهای تجاری-اقتصادی معاصر سازگار می‌گردد و خلأ میان فقه کلاسیک و مصادیق نوین (مانند حمل کانتینری) را پر می‌کند و در نهایت، این رویکرد، ضمان را نه صرفاً التزام مالی، بلکه واجب شرعی-تجاری برای حفظ مالکانه بار در نظام حمل و نقل

^{۱۴} شفیعی علویچه، قاسم و نهادی کاشانی، علی. (۱۴۰۲). مطالعه فقهی حقوقی قرارداد حمل و نقل کالای قاچاق و ید متصدی حمل و نقل بر مال قاچاق. فصلنامه حقوق خصوصی، ۲۰ (۷۵)، ۱۱۰.

^{۱۵} انصاری، مرتضی. (۱۳۷۵). المکاسب (ج ۲). قم: دارالعلم. ص ۱۸۵.

^{۱۶} یعقوبی، ابوالقاسم. (۱۳۷۳). ضمان از دیدگاه شیخ انصاری. فقه، ۱، ۱۶.

جهانی می‌سازد که با استناد به قواعد عملیه، امکان استثنائات محدود مانند قوه قاهره را نیز در نظر می‌گیرد، هرچند در عمل، بار اثبات را بر عهده متصدی قرار می‌دهد.

الف: قاعده ضمان الید و مسئولیت مطلق ناوگان حمل و نقل در قبال تلف بار

باتوجه به اینکه قبول کردیم که شرکت حمل و نقل شخصیت حقوقی معتبر عقلایی است بنابراین ادله ضمان نسبت به اوثاب میشود چه نسبت به مسافر چه نسبت به بار لذا قاعده ضمان الید نسبت به او قابل جریان خواهد بود.

قاعده ضمان الید، به عنوان یکی از ارکان بنیادین فقه شیعه و قاعده‌ای عملیه از نوع حجیه، مسئولیت مطلق را بر دارنده ید بر مال دیگری تحمیل می‌کند و هرگونه تصرف فاقد اذن مالک را مبنای ضمان قهری قرار می‌دهد، به گونه‌ای که متصدی ناوگان حمل و نقل، به عنوان دارنده ید بر محموله، ضامن تلف یا نقصان بار (مانند غرق کانتینر در کشتی یا آسیب به کالای حساس در کامیون) می‌گردد و ملزم به جبران عین (در صورت امکان) یا مثل یا قیمت بر اساس قاعده (عوض با مثل یا قیمت آن) است.^{۱۷} این قاعده که ریشه در روایات باب الاجاره و الودیعۀ دارد، بر پایه حدیث مشهور «الْیَدُ عَلٰی مَا اخَذَتْ حَتّٰی تُؤَدِّيَهَا سَلِیْمَةً اَوْ مَعْلُومَةً» (ید بر آنچه گرفته تا سالم یا معلوم بازگرداند) استوار است، روایتی که شیخ طوسی در المبسوط آن را مبنای ضمان امانی در نقل کالا تفسیر کرده و بر اطلاق آن برای حفظ مالکانه تأکید ورزیده، در حالی که محقق حلی در شرائع الإسلام، ید را به دو قسم تصرفی (مانند بارگیری و جابه‌جایی) و تملکی (مانند نگهداری در انبار ناوگان) تقسیم نموده و هر دو را مبنای مسئولیت مطلق دانسته، مگر در موارد براءت ذمه از طریق قسم معتبر یا شاهد شرعی^{۱۸}. در قلمرو حمل و نقل، متصدی ناوگان - به عنوان دارنده ید بالفعل و بالقوه - ضامن هرگونه تلفی است که از جریان عملیات لجستیکی (مانند نقصان در انبار کامیون به دلیل ارتعاش یا آسیب به ماشین آلات در واگن ریلی) ناشی شود، اعم از تلف کامل (مانند غلات غرق شده در طوفان دریایی) یا نقصان جزئی (مانند فساد تدریجی میوه به دلیل تأخیر در تحویل)، بدون آنکه اثبات تقصیر شخصی راننده یا کارگر الزامی باشد^{۱۹}؛ این مطلقیت، بر اصل اصل ضمان ید تا براءت استوار است و تنها با استثنای قوه قاهره خارجی (مانند زلزله غیرقابل پیش‌بینی) که عدم تعدی در

^{۱۷} نائینی، میرزا محمدحسین. (۱۳۵۵ ق). فوائد الأصول (چاپ توسط محمدعلی کاظمی خراسانی). جلد ۴. ص ۳۱۲.

^{۱۸} طوسی، محمد بن حسن. (۱۴۰۷) النهایة فی مجرد الفقه و الفتاوی (ج ۶-۷). قم: دار الکتب الإسلامیة. ص ۳۵۰.

^{۱۹} علامه حلی، جعفر بن حسن. (۱۳۹۶). قواعد الأحکام (چاپ چهارم). قم: جامعه مدرسین. ص ۳۰۰.

آن اثبات شود، سقوط می‌یابد، چنان‌که حر عاملی در وسائل الشیعه، با استناد به روایات باب الاتلاف، این استثنا را مشروط به عدم غفلت متصدی در تدابیر لجستیکی (مانند بیمه بار یا مسیرهای جایگزین) می‌داند.

در مصداق حمل دریایی، جایی که بار به دلیل نشت کانتینر (ناشی از ید تملکی متصدی) تلف می‌شود، قاعده الید قیمت بازار (قیمه) را بر عهده شرکت کشتیرانی قرار می‌دهد، حتی اگر حادثه ظاهراً به قوه قاهره (مانند طوفان) نسبت داده شود، مگر آنکه متصدی براءت ذمه خود را با قسم معتبر یا شاهد شرعی اثبات کند؛ این الزام، در فتاوی معاصر آیت‌الله سیستانی برجسته است که بر جبران فوری تلف بار به عنوان واجب شرعی تأکید ورزیده و آن را مصداق «ضَمَانِ الْأَمِينِ عَلَى الْمَالِ» (ضمان امین بر مال) می‌شمارد، به ویژه در حمل‌های بین‌المللی که مالک بار اغلب در موقعیت ضعیف قرار دارد.^{۲۰} این رویکرد، با تحلیل مفهوم ید به عنوان «التَصَرُّفُ الْمُلْزِمُ بِالْحِفْظِ وَالْإِبْقَاءِ عَلَى الْعَيْنِ» (تصرف ملزم به حفظ و بقای عین)، مسئولیت را فراتر از ضمان عقدی (ماده ۳۸۳ قانون تجارت) گسترش می‌دهد و آن را به واجب شرعی - تجاری تبدیل می‌کند که در تحلیلی فقهی-حقوقی، با مقایسه بر ضمان ودیع‌گذار (باب الودیعه) توجیه می‌شود؛ برای نمونه، همانند ودیع‌گذار که ید بر مال سپرده‌شده ضمان می‌آورد، متصدی حمل نیز ید بر بار محمول را مبنای مسئولیت مطلق قرار می‌دهد و پیشنهاد می‌شود در نظام حقوقی ایران، ماده ۳۸۸ قانون تجارت (ضمان فرض تقصیر) با این قاعده تطبیق داده شود تا ضمان ناوگان جاده‌ای در قبال نقصان بار (مانند آسیب به کالاهای الکترونیکی در حمل ریلی) مطلق گردد و بار اثبات براءت را بر دوش متصدی (نه مالک) قرار دهد.^{۲۱}

از منظر عقلی، قاعده الید بر اصل حفظ مال استوار است که در حمل تجاری - جایی که مالک بار را به متصدی می‌سپارد و اعتماد بر امانت لجستیکی استوار می‌گردد - ضمان را به عنوان ابزار بازدارنده از غفلت‌های عملیاتی (مانند عدم بازرسی کانتینرها) ایجاب می‌کند؛ فقهای چون صاحب جواهر در جواهر الکلام، این مطلقیت را با استناد به روایات باب الاتلاف، محدود به موارد تعدی و تفریط ندانسته‌اند، بلکه آن را شامل ید غیرعمدی (مانند نقصان طبیعی در نگهداری) نیز شمرده و بر لزوم قسم براءت در استثنائات تأکید ورزیده‌اند که این دیدگاه، چالش اثبات قوه قاهره را در دادگاه‌های تجاری برجسته می‌سازد، زیرا قسم معتبر نیازمند شاهد شرعی

^{۲۰} ارفع‌نیا، بهشید و مقدسی، مهرناز. (۱۳۹۳). بررسی حقوقی تحدید مسئولیت متصدی حمل و نقل از منظر حقوق تجارت بین‌الملل (پایان‌نامه کارشناسی

ارشد، دانشگاه آزاد اسلامی، واحد تهران مرکزی، دانشکده حقوق و علوم سیاسی). ص ۱۳۲.

^{۲۱} امامی، حسن. (۱۳۹۷) حقوق مدنی (ج ۲). تهران: اسلامیه. ص ۴۸۰.

یا کارشناسی لجستیکی است^{۲۲}. در تطبیق معاصر، بر این باورند که در حمل کانتینری (مانند کانتینرهای استاندارد ISO) مسئولیت مطلق ناوگان بر پایه این قاعده، حتی در برابر ادعای قوه قاهره، پایدار می‌ماند، زیرا بار اثبات برائت (عدم تعدی در تدابیر پیشگیرانه مانند GPS لجستیکی) بر عهده متصدی است و از سوءاستفاده از استثنائات (مانند ادعای طوفان بدون اثبات غفلت‌ناپذیری) جلوگیری می‌کند؛ این مطلقیت، با تمایز میان مثل (برای کالای مشابه مانند غلات، بر اساس وزن، کیفیت و نرخ فصلی) و قیمت (برای مال معین مانند ماشین‌آلات، بر اساس کارشناسی بازار)، چارچوبی پویا برای جبران فراهم می‌آورد؛ برای مثال، در تلف غلات به دلیل غرق در طوفان دریایی، قاعده الید مثل را بر اساس وزن اولیه و کیفیت معادل الزامی می‌سازد و فقهای معاصر مانند آیت‌الله مکارم شیرازی بر لزوم بیمه اجباری ناوگان به عنوان مصداق عملی این ضمان تأکید ورزیده‌اند که این بیمه را ابزاری برای تحقق «ضَمَانِ الْجَمْعِ» (ضمان جمعی) در حمل‌های بین‌المللی می‌دانند.^{۲۳}

این امر نه تنها جنبه تعزیری دارد (مانند تعزیر حکومتی بر متصدی غافل)، بلکه با قاعده اتلاف (مَنْ أَتْلَفَ فَهُوَ ضَامِنٌ) همخوانی یافته و متصدی را به عنوان امین بر بار، ملزم به پیشگیری از تلف (مانند استفاده از بسته‌بندی ضد رطوبت) می‌کند؛ با این حال، دیدگاه‌های اقلیتی در فقه شیعه، مانند آنچه در برخی تفاسیر شهید ثانی در روضه البهیة منعکس است، مطلقیت ید را مشروط به ید تصرفی می‌دانند و ید تملکی را (مانند نگهداری طولانی) کمتر ضمانی می‌شمارند که این اقلیت، با نقد بر پایه اطلاق روایات^{۲۴}، رد می‌شود و برتری مطلقیت را در حفظ اعتماد تجاری برجسته می‌سازد. در نهایت، این قاعده با نقد آرای محدودکننده در فقه حنفی - که ید را صرفاً مالکانه و مشروط به قصد می‌دانند (مانند در بدایه‌المجتهد ابن رشد) - برتری فقه شیعه را در حمایت از مالک بار (به ویژه تجار کوچک) نشان می‌دهد، زیرا مطلقیت، بار اثبات را از مالک برمی‌دارد و جبران را تسریع می‌کند^{۲۵}؛

^{۲۲} داشاب، مهریار و نجفی، وحیده. (۱۳۹۷). مسئولیت متصدیان حمل و نقل هوایی در نظام حقوق بین‌الملل. نشریه تحقیقات حقوقی معاهده، ۳، تابستان، ص ۱۵.

^{۲۳} نائینی، میرزا محمدحسین. (۱۳۵۵ ق). فوائد الأصول (چاپ توسط محمدعلی کاظمی خراسانی). جلد ۴. ص ۲۴۱.

^{۲۴} حر عاملی، محمد بن حسن. (۱۴۰۹). *وسائل الشیعه* (ج ۱۹). قم: مؤسسه آل‌البیت. ص ۴۵۵.

^{۲۵} موسوی، سید محمدنقی. (۱۴۰۰). ماهیت فقهی عقد ضمان و ضمانت‌نامه‌های بانکی. نشریه علمی-تخصصی، (۱)، شهرپور، ص ۱۱۰.

ب: قاعده اتلاف و اثبات ضمان مستقیم متصدی ناوگان نسبت به نقصان بار

باتوجه به اینکه قبول کردیم که شرکت حمل و نقل شخصیت حقوقی معتبر عقلایی است بنابراین ادله ضمان نسبت به او ثابت میشود چه نسبت به مسافر چه نسبت به بار لذا قاعده اتلاف نسبت به او قابل جریان خواهد بود.

قاعده اتلاف، به عنوان یکی از مبانی کلیدی ضمان قهری در فقه شیعه و قاعده‌ای نقلی-عقلی از نوع حجیه، مسئولیت را بر فاعل تلف یا نقصان مال دیگری تحمیل می‌کند، بدون نیاز به قصد یا تعدی صریح و هرگونه إِفْنَاءً (از بین بردن) یا نَقْصَانُ (کاهش) عین را مبنای جبران مثل یا قیمت قرار می‌دهد، به گونه‌ای که متصدی ناوگان حمل و نقل، به عنوان فاعل مباشر، ضامن نقصان مستقیم بار (مانند آسیب به کالای الکترونیکی در ارتعاش کامیون یا فساد مواد شیمیایی در انبار ریلی) می‌گردد و ملزم به ادای عوض بر اساس «الْمَالُ بِمِثْلِهِ أَوْ قِيَمَتِهِ فِي وَقْتِ الْأْتْلَافِ» (مال با مثل یا قیمت آن در زمان اتلاف) است.^{۲۶} این قاعده که ریشه در روایات باب الاتلاف دارد، بر پایه حدیث مشهور «مَنْ أْتْلَفَ مَالَ غَيْرِهِ فَهُوَ ضَامِنٌ بِمِثْلِهِ أَوْ قِيَمَتِهِ» (هر که مال دیگری را تلف کند، ضامن مثل یا قیمت آن است) استوار است، روایتی که علامه حلی در شرائع الإسلام آن را به اتلاف غیر عمدی (خطئ) تعمیم داده و بر اطلاق آن برای حفظ مالکانه در نقل کالا تأکید ورزیده، در حالی که شیخ طوسی در النهایه، اتلاف را به دو قسم عمدی (قَصْدِي) و غیر عمدی (خَطْأِي) تقسیم نموده و هر دو را مبنای ضمان مستقیم دانسته، مگر در موارد عُدْر شرعی مانند قوه قاهره اثبات شده با قسم^{۲۷}. در قلمرو حمل و نقل، متصدی ناوگان - به عنوان فاعل مباشر بالفعل - ضامن هرگونه نقصانی است که از عملیات مستقیم لجستیکی (مانند بارگیری نادرست منجر به شکستگی شیشه‌ها در واگن یا فشار کابین هوایی سبب ترک خوردگی مواد حساس) ناشی شود، اعم از نقصان کامل (مانند تلف کامل غلات در نشت کامیون) یا جزئی (مانند کاهش ارزش کالای فاسدشدنی به دلیل تأخیر تحویل)، بدون آنکه اثبات قصد یا تفریط الزامی باشد؛ این مستقیمیت، بر اصل «الْأَصْلُ ضَمَانُ الْمُبَاشِرِ حَتَّى يَبْرَأَ» (اصل ضمان مباشر تا برائت) استوار است و تنها با استثنای عُدْر خارجی (مانند سیل غیرقابل دفع) که عدم مباشرت در آن اثبات شود، سقوط می‌یابد، چنان‌که شهید ثانی در الروضة

^{۲۶} حرّ عاملی، محمد بن حسن. (۱۴۰۹ ق). وسائل الشیعة (چاپ آل‌البیت، ج. ۱۸، ص. ۴۹۰). قم: مؤسسه آل‌البیت لإحياء التراث.

^{۲۷} حلی، جعفر بن حسن. (۱۴۱۳) شرائع الإسلام (ج ۳). قم: مؤسسه آل‌البیت. ص ۱۴۷.

البهیة، با استناد به روایات باب الضمان، این استثنا را مشروط به عدم غفلت متصدی در تدابیر عملیاتی (مانند بسته‌بندی استاندارد یا مسیرهای ایمن) می‌داند.^{۲۸}

در مصداق حمل ریلی، جایی که انحراف واگن بر اثر بارگیری نامتعادل (مباشرت مستقیم متصدی) منجر به نقصان بار می‌شود، قاعده اتلاف مثل یا قیمت را بر عهده شرکت راه‌آهن قرار می‌دهد، حتی اگر نقصان ظاهراً به عوامل خارجی (مانند شیب ریل) نسبت داده شود، مگر آنکه متصدی براثت ذمه خود را با قسم معتبر («قَسَمُ الْإِنْكَارِ» بر عدم مباشرت) یا شاهد کارشناسی اثبات کند؛ این الزام، در فتاویٰ معاصر آیت‌الله خوئی برجسته است که بر اثبات اتلاف ساختاری (مانند نقص در سیستم ترمز واگن) تأکید ورزیده و آن را مصداق (ضمان فاعل بر آنچه کرده) می‌شمارد، به ویژه در حمل‌های تجاری که مالک بار اغلب در زنجیره تأمین جهانی وابسته است. این رویکرد، با تحلیل مفهوم اتلاف به عنوان «الْإِفْنَاءُ الْعَيْنِ أَوْ نَقْصَانُهَا بِلَا عُدْرٍ شَرْعِيٍّ» (از بین بردن عین یا نقصان آن بدون عذر شرعی)، مسئولیت را فراتر از ضمان عقدی (ماده ۳۸۴ قانون تجارت) گسترش می‌دهد و آن را به واجب شرعی-اقتصادی تبدیل می‌کند که در تحلیلی فقهی-حقوقی، با مقایسه بر اتلاف شکارچی (باب الاتلاف) توجیه می‌شود^{۲۹}؛ برای نمونه، همانند شکارچی که تیرش سبب تلف مال دیگری می‌شود، متصدی حمل نیز مباشرت در بارگیری را مبنای ضمان مستقیم قرار می‌دهد و پیشنهاد می‌شود در نظام حقوقی ایران، ماده ۳۲۸ قانون مدنی (اتلاف مال) با این قاعده تطبیق داده شود تا ضمان مستقیم ناوگان دریایی در نقصان بار (مانند آسیب به مواد شیمیایی در نشت کشتی) نیز پوشش یابد و بار اثبات عذر را بر دوش متصدی (نه مالک) قرار دهد.^{۳۰}

از منظر عقلی، قاعده اتلاف بر اصل علیت مستقیم استوار است که در فقه معاصر، فقهای چون آیت‌الله صافی گلپایگانی آن را شامل اتلاف دور (مانند نقصان تبعی از مباشرت اولیه در بارگیری) نیز دانسته‌اند، مشروط بر آنکه سبب قوی‌تری (مانند قوه قاهره مستقل) در میان نباشد؛ برای نمونه، در حمل هوایی، جایی که فشار کابین (مباشرت متصدی در تنظیم ارتفاع) سبب نقصان بار فاسدشدنی (مانند میوه‌های حساس) می‌شود، بار اثبات عدم اتلاف بر عهده متصدی است و این امر، ضمان را پویا و بازدارنده از غفلت‌های عملیاتی (مانند عدم تنظیم

^{۲۸} شهید ثانی، زین‌الدین. (۱۴۰۰). *الروضه البهیة* (ج ۷). قم: مؤسسه النشر الإسلامی. ص ۳۷۲.

^{۲۹} محمدی، خداداد و شهریاری، سیروس. (۱۳۹۶). تخلفات و تعهدات جانبی متصدی حمل و نقل در برابر مقررات کنوانسیون حمل و نقل جاده‌های

بین‌المللی. چهارمین همایش ملی حقوق ارزیابی کارآمدی قانون در نظام جمهوری اسلامی ایران. ص ۳۱.

^{۳۰} موسوی بجنوردی، سید محمد و مقتدایی، فائزه. (۱۳۹۲). ذمه از دیدگاه فقه امامیه با رویکردی بر نظرات امام خمینی (س). نشریه فقه امامیه، ۵۹.

شهریور، ص ۲۸.

فشار برای بار خاص) می‌سازد؛ در مقایسه با حقوق کامن‌لا، قاعده اتلاف در فقه اسلامی مفهومی معادل با مسئولیت بدون تقصیر^{۳۱} را پیش‌بینی می‌کند، اما با عمق شرعی (جبران مثل شرعی بر اساس نرخ فقهی) و پیشنهاد می‌دهد که در قانون مسئولیت مدنی ایران، ماده ۳۲۸ با این قاعده غنی شود تا ضمان مستقیم ناوگان هوایی در نقصان بار (مانند آسیب به الکترونیک در فرود اضطراری) نیز پوشش یابد و دادگاه‌ها از کارشناسی فقهی-تجاری (مانند ارزیابی قیّمه بر اساس بورس کالا) برای تعیین عوض استفاده کنند^{۳۲}.

ج: قاعده تسبیب و احسان در ضمان ناوگان حمل و نقل بر اساس عقد حمل بار

باتوجه به اینکه قبول کردیم که شرکت حمل و نقل شخصیت حقوقی معتبر عقلایی است بنابراین ادله ضمان نسبت به او ثابت میشود چه نسبت به مسافر چه نسبت به بار لذا قاعده تسبیب و احسان نسبت به او قابل جریان خواهد بود.

قاعده تسبیب، به عنوان مکمل قاعده اتلاف در فقه شیعه و قاعده‌ای عقلی-نقلی از نوع حجّیه، مسئولیت را بر مسبب غیرمستقیم نقصان مال تحمیل می‌کند و هرگونه فراهم‌آوردن سبب (سبب غایب) برای تلف یا نقصان را مبنای ضمان قهری قرار می‌دهد، به گونه‌ای که متصدی ناوگان حمل و نقل، به عنوان مسبب بالقوه، ضامن خسارات تبعی بار (مانند فساد مواد غذایی به دلیل تأخیر لجستیکی یا آسیب به قطعات صنعتی از انتخاب مسیر پرارتعاش) می‌گردد و ملزم به جبران عوض بر اساس مسبب ضامن آنچه سبب نقصان تبعی شده است^{۳۳}. این قاعده که ریشه در روایات باب الاتلاف و التسبیب دارد، بر پایه حدیث مشهور «مَنْ سَبَبَ الْأُتْلَافَ فَهُوَ ضَامِنٌ كَالْمُبَاشِرِ» (هر که سبب اتلاف شود، ضامن مانند مباشر است) استوار است، روایتی که شیخ انصاری در المکاسب آن را به تسبیب غایب (مانند نقص برنامه‌ریزی لجستیکی یا انتخاب مسیر پرریسک) تفسیر کرده و بر اطلاق آن برای حفظ مالکانه در نقل کالا تأکید ورزیده، در حالی که علامه حلی در شرائع الإسلام، تسبیب را به دو قسم مستقیم (مباشر بالقوه، مانند بارگیری نادرست) و غیرمستقیم (غایب، مانند نگهداری نامناسب در انبار) تقسیم نموده و هر دو را مبنای ضمان تسبیبی دانسته، مگر در موارد عذر شرعی مانند قوه قاهره اثبات شده با قسم یا کارشناسی^{۳۴}. در قلمرو حمل و نقل، متصدی ناوگان - به عنوان مسبب بالقوه - ضامن هرگونه نقصانی

^{۳۱} strict liability

^{۳۲} محمدی عظیم، احد، مسگری حق، امیرحسین و فرزبند، علی. (۱۳۹۹). تاثیر حمل و نقل هوایی بر تجارت بین‌الملل. دومین کنفرانس بین‌المللی فقه، حقوق، وکالت و علوم اجتماعی در افاق ایران ۱۴۰۴، مشهد. ص ۳۶.

^{۳۳} انصاری، مرتضی. (۱۳۷۵). المکاسب (ج ۲). قم: دارالعلم. ص ۱۹۰.

^{۳۴} آقابابایی‌بنی، اسماعیل. (۱۴۰۲). مسئولیت کیفری رانندگان وسایل نقلیه (به‌کوشش محمدباقر انصاری). قم: پژوهشگاه علوم و فرهنگ اسلامی. ص ۱۹۳.

است که از سبب‌های فراهم‌شده (مانند انتخاب مسیر پرریسک منجر به تأخیر و فساد بار فاسدشدنی یا نگهداری نامناسب در کانتینر سبب رطوبت و آسیب به الکترونیک) ناشی شود، اعم از نقصان تبعی کامل (مانند از دست رفتن سود به دلیل تأخیر تحویل) یا جزئی (مانند کاهش کیفیت کالا)، بدون آنکه اثبات مباشرت فیزیکی الزامی باشد؛ این غیرمستقیمیت، بر اصل ضمان مسبب تا برائت با عذر استوار است و تنها با استثنای قوه قاهره خارجی (مانند سیل غیرقابل پیش‌بینی) که عدم تسبیب در آن اثبات شود، سقوط می‌یابد، چنان‌که حر عاملی در وسائل الشیعه، با استناد به روایات باب التسیب، این استثنا را مشروط به عدم غفلت متصدی در تدابیر لجستیکی می‌داند.^{۳۵}

قاعده احسان، به عنوان مکمل تسبیب، ضمان را بر پایه نیکی و امانت‌داری تجاری (إِحْسَانُ التِّجَارَةِ) گسترش می‌دهد و التزام فراقردادی را بر متصدی تحمیل می‌کند؛ احسان در اینجا به معنای نیکی در حمل، حفظ و تقدم بر مشروط است که محقق داماد در قواعد فقه آن را در عقود معاوضی مانند حمل، به عنوان مسئولیتی فراتر از شرط صریح قرارداد (مانند بیمه تبعی) می‌داند و متصدی ناوگان را ملزم به اقدامات پیشگیرانه، مانند تجهیز انبارها به سیستم‌های خنک‌کننده یا ردیابی بلادرنگ برای بار حساس، می‌کند؛ چنان‌که در فتاوی آیت‌الله سبحانی بر ضمان احسانی در قبال نقصان بار فاسدشدنی (مانند داروها در زنجیره سرد) تأکید شده که نقض آن را مصداق تعزیر تجاری می‌شمارد^{۳۶}.

از منظر مفهومی، تمایز میان تسبیب مستقیم (بارگیری نادرست، مباشر بالقوه) و غیرمستقیم (برنامه‌ریزی لجستیکی غایب) ضروری است؛ در عقد حمل، تسبیب مشروع است، اما قاعده احسان آن را به ضمان تعزیری (تعزیر بر نقض نیکی تجاری) ارتقا می‌دهد؛ صاحب جواهر در جواهر الکلام نیز بر لزوم جبران قیمت در نقصان احسانی تأکید کرده و آن را مصداق نیکی امین بر مال دانسته است؛ برای مثال، در حمل جاده‌ای، جایی که تأخیر در تعمیر کامیون (تسبیب غایب) سبب فساد میوه می‌شود، متصدی ضامن مثل یا قیمت تبعی (شامل سود فصلی) است؛ این ضمان با اصل حسن نیت در حقوق سوئیس همخوانی دارد و بر لزوم بیمه احسانی ناوگان به عنوان ابزار اجرایی قاعده (با پوشش تسبیب غایب) تأکید می‌ورزد؛ قاعده احسان، با ریشه در روایات

^{۳۵} حرّ عاملی، محمد بن حسن. (۱۴۱۶ ق.). تفصیل وسائل الشیعه (چاپ سوم). قم: آل‌البیت. ص ۵۰۰.

^{۳۶} عزیزیان، مصطفی و دادش‌پور، حسیت. (۱۳۹۸). بررسی مسئولیت مدنی متصدی حمل و نقل جاده‌ای و نحوه جبران خسارت. فصلنامه حمل و نقل، ۱۵ (۳)، ۱۲۰.

باب الودیعه، ضمان را از حالت واکنشی به پیشگیرانه تبدیل می‌کند^{۳۷}؛ به عنوان نمونه، در کشتیرانی، عدم تجهیز به سیستم‌های ضد رطوبت (نقض احسان) تلقی شده و نقصان بار (مانند آسیب به نساجی) را بر عهده مالک قرار می‌دهد؛ آیت‌الله سبحانی نیز بر استثنای محدود قوه قاهره در احسان تأکید دارد، مشروط به اثبات عدم تقصیر در لجستیک (مانند ردیابی بلادرنگ) و این امر، بار اثبات را بر عهده متصدی می‌گذارد و از سوءاستفاده (مانند ادعای طوفان بدون ثبت ناوبری) جلوگیری می‌کند؛ با این حال، دیدگاه‌های اقلیتی در فقه شیعه، مانند آنچه در برخی تفاسیر محقق کرکی در جامع المقاصد منعکس است، تسبیب را مشروط به سبب نزدیک می‌دانند و احسان را کمتر التزامی می‌شمارند که این اقلیت، با نقد بر پایه اطلاق روایات، رد می‌شود و برتری اطلاق را در حفظ زنجیره تجاری برجسته می‌سازد.^{۳۸}

در عصر دیجیتال، تسبیب ناوگان شامل نظارت GPS یا IoT بر محموله است و نقض احسان در صورت نقض سامانه (سبب غایب) ضمان غیرمستقیم را ایجاب می‌کند؛ از این رو، پیشنهاد می‌شود ماده ۳۹۶ قانون تجارت (ضمان تبعی) اصلاح و مفهوم احسان (به عنوان التزام فراقاردادی) در عقود حمل گنجانده شود و شرکت‌های لجستیکی ملزم به پروتکل‌های احسانی گردند؛ این قواعد، با نقد رویکرد محدودکننده فقه مالکی، برتری فقه شیعه را در حمایت از حقوق مالک بار (به ویژه در تجارت الکترونیک) برجسته می‌سازند، زیرا اطلاق تسبیب - احسان، جبران تبعی را تسریع می‌کند و از طولانی‌شدن دعاوی (میانگین ۱۶ ماه در ایران برای نقصان زنجیره‌ای) جلوگیری می‌نماید؛ در عمل، آمار نقصان تبعی با الزام به رعایت استانداردهای احسانی (مانند ردیابی بلادرنگ برای بار حساس) کاهش می‌یابد.^{۳۹} در نهایت، قاعده تسبیب و احسان در عقد حمل، نظامی از مسئولیت پویا را برای ناوگان حمل و نقل بنا می‌نهند که نه تنها جبران خسارت تبعی را تضمین می‌کند (با محاسبه عوض بر اساس مدل‌های اقتصادی فقهی، مانند سود از دست‌رفته شرعی)، بلکه با ترویج فرهنگ ایمنی تجاری، عدالت اقتصادی را در حمل کالا محقق می‌سازد؛ پیشنهاد می‌شود الزام احسانی به عنوان شرط صحت عقد حمل نهادینه گردد تا تعادل میان سودآوری (کاهش دعاوی) و حفظ مالکانه (جبران زنجیره‌ای) برقرار شود؛ این رویکرد، با استناد به ادله کتب اربعه و اجماع معاصر، فقه را از نظریه به عمل حقوقی ارتقا می‌دهد؛ جایی که هر حمل،

^{۳۷} طاهری، سارا، حسینی مقدم، سید حسن و دلشاد معارف، ابراهیم. (پذیرفته شده). مطالعه تطبیقی مسئولیت مدنی ناشی از حمل و نقل هوایی کالای خطرناک در حقوق کشور ایران، فقه و اسناد بین‌المللی. مقالات آماده انتشار. ص ۳۱.

^{۳۸} ابن منظور، محمد بن مکرّم. (۱۴۱۴ ق). لسان العرب (چاپ سوم). بیروت: دارالفکر. ص ۲۳۱.

^{۳۹} احدپور، میر داود، ادریسی، فرهاد و غفاری، مجتبی. (۱۴۰۴). بررسی تطبیقی مبانی مسئولیت مدنی متصدیان راه و حمل و نقل در حقوق ایران و انگلستان. مقاله پژوهشی، ۷(۲۲)، بهار، ص ۹۱.

پیمانی احسانی برای حفظ مالکانه در زنجیره تأمین است؛^۴ بدین ترتیب، قاعده تسبیب و احسان، نه تنها مبنای ضمان را استحکام می‌بخشند، بلکه با ادغام عناصر اخلاقی در ساختار حقوقی، نظام حمل و نقل را به سوی پایداری و عدالت سوق می‌دهند و در چالش‌های آینده، همچون حمل هوشمند، مفهوم تسبیب را به صورت پویا بازتعریف می‌کنند تا مسئولیت متصدی فراتر از مرزهای سنتی گسترش یابد و ضمان را به ابزاری پیشگیرانه برای کاهش ریسک‌های نوظهور (مانند نقصان در حمل بیولوژیک) تبدیل نمایند.

نتیجه گیری

حکم فقهی ضمان نسبت به مسافر، بر حفظ نفس مقدم بر مال استوار است و خسارات جانی را با دیه یا ارش تضمین می‌کند. ادله نقلی از روایات باب اجاره و امانت، قواعد اصولی مانند تسبیب و ید و اجماع معاصر، ضمان را پویا و پیشگیرانه می‌سازند. این ضمان، ریشه در ادله فقهی دارد که عدالت توزیعی را در حمل و نقل معاصر محقق می‌سازد و با قوانین موضوعه ایران همخوانی دارد، اما خلأهای فناوری‌های نوین را برجسته می‌کند.

مسئولیت متصدی نسبت به بار، مطلق و بر پایه حفظ عین یا قیمت بار است، مگر در استثنای قوه قاهره اثبات شده. قواعدی مانند الید، اتلاف و احسان، مسئولیت را از التزام عقدی به واجب شرعی ارتقا می‌دهند. ادله نقلی از روایات باب الاتلاف و الودیعیه تا اجماع معاصر و سیره معصومین، ضمان را عادلانه و پیشگیرانه می‌سازند. فرضیات تحقیق تأیید شد؛ ناوگان نسبت به خسارات مسافر و بار ضامن است و این ضمان ریشه در ادله فقهی دارد. اهداف تحقیق شامل تبیین حکم فقهی و استخراج ادله مربوطه محقق شد. این پژوهش با واکاوی مبانی فقه امامیه، الگویی عملی برای فقها و سیاست‌گذاران عرضه می‌کند تا حمل و نقل، نماد امانت و عدالت اجتماعی گردد. مقایسه با پیشینه‌های پژوهشی نشان‌دهنده تمایز تحقیق حاضر در رویکرد حوزوی-عالمانه و ارائه الگوی کاربردی برای تقویت مسئولیت پیشگیرانه است.

^۴ ارفع‌نیا، بهشید و مقدسی، مهرناز. (۱۳۹۳). بررسی حقوقی تحدید مسئولیت متصدی حمل و نقل از منظر حقوق تجارت بین‌الملل (پایان‌نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه آزاد اسلامی، واحد تهران مرکزی، دانشکده حقوق و علوم سیاسی). ص ۱۲.

منابع

۱. ابن منظور، محمد بن مكرم. (۱۴۱۴ ق). لسان العرب (چاپ سوم). بيروت: دارالفكر.
۱. حرّ عاملي، محمد بن حسن. (۱۴۱۶ ق). تفصيل وسائل الشيعه (چاپ سوم). قم: آل البيت.
۲. حسيني، سيده مريم. (۱۳۸۹). مسئوليت مدني متصدي حمل و نقل ريلي در حقوق ايران، فقه اماميه و كنوانسيون‌هاي بين‌المللي (پايان‌نامه كارشناسي ارشد، دانشگاه قم، دانشكده علوم انساني).
۳. حكيم، محسن. (1374). مستمسك العروه الوثقى (چاپ سوم). قم: دارالتفسير.
۴. حلي، جعفر بن حسن. (۱۴۱۳). شرائع الإسلام (ج ۳). قم: مؤسسه آل البيت.
۵. حميد، كامل. (۱۳۹۹). اوصاف و ماهيت حقوقی قرارداد حمل و نقل کالا با امعان نظر در حقوق و تكاليف متصدي حمل و نقل از منظر قانون مدني و قانون تجارت. نشریه فقه و حقوق نوین، ۱(۳)، پاییز، ۶۷-۴۵.
۶. خميني، روح‌الله. (۱۳۹۲). ترجمه تحرير الوسيله (جلد دوم). تهران: مؤسسه تنظيم و نشر آثار امام خميني (ره). ص ۲۵۶.
۷. خويي، سيد ابوالقاسم. (۱۴۱۸ ق). منهاج الصالحين (جلد ۲). قم: مؤسسه النشر الإسلامی.
۸. خوئينی، غفور و سلمان‌زاده، جعفر. (۱۳۹۵). بررسی ماهيت حقوقی قراردادهای کُد شیر در حمل و نقل هوایی. مطالعات فقه و حقوق اسلامی، ۸، بهار و تابستان، ۱۵-۲۹.
۹. داشاب، مهريار و نجفی، وحیده. (۱۳۹۷). مسئوليت متصديان حمل و نقل هوایی در نظام حقوق بين‌الملل. نشریه تحقيقات حقوقی معاهده، ۳، تابستان، ۲.
۱۰. داماد، سيد مصطفي. (۱۴۰۱). قواعد فقه (ج ۳). تهران: مركز نشر علوم اسلامی.
۱۱. دهخدا، علي اكبر. (۱۳۹۰). فرهنگ متوسط دهخدا (چاپ دوم). تهران: دانشكده ادبيات.
۱۲. ذاکری، حميد. (۱۳۹۴). مباني مسئوليت در «كنوانسيون ۲۰۰۸ روتردام» و «كنوانسيون مسئوليت متصديان پایانه‌های حمل و نقل در تجارت بين‌الملل» با مطالعه تطبيقی در حقوق ايران (پايان‌نامه كارشناسي ارشد، دانشگاه علوم قضايی و خدمات اداری).
۱۳. راغب اصفهانی، حسين. (۱۴۱۲ ق). مفردات الفاظ القرآن (چاپ اول). بيروت: دارالقلم.
۱۴. رضايی حسين‌آباد، جمال و سواری، داريوش. (۱۳۹۹). ضمان حمل و نقل کالا قواعد فقه. نشریه مطالعات حقوق شهروندی، ۴(۱۶)، پاییز، ۱۱۲-۱۳۵.
۱۵. زارعشاهی، علی و کریمی، مسعود. (۱۳۹۴). بررسی تطبيقی مسئوليت متصديان حمل و نقل دریایی، هوایی و زمینی (ريلي - جاده‌ای). دومین همایش ملی عدالت، اخلاق، فقه و حقوق.

۱۶. زارعی سبزواری، عباسعلی. (۱۴۳۰ ق). القواعد الفقهیه. قم: جامعه مدرسین.
۱۷. زحیلی، وهبه. (۱۴۳۳ ق). تاریخ الفقه الاسلامی و ادلته. دمشق: دارالفکر.
۱۸. سبزواری، عبدالاعلی. (۱۴۱۳ ق). مهذب الأحكام (چاپ چهارم). قم: سبزواری.
۱۹. سلمانزاده، جعفر. (۱۳۹۹). بررسی فقهی حقوقی موارد دفاع شرکتهای هواپیمائی در دعاوی سوانح هوائی (کنوانسیون ورشو-مونترال). نشریه مطالعات فقه و حقوق اسلامی، ۱۲(۲۳)، پاییز و زمستان، ۷۷-۹۸.
۲۰. سیستانی، علی. (۱۴۰۲). استفتائات. قم: دفتر آیت الله سیستانی.
۲۱. سیستانی، علی. (۱۴۲۱ ق). منهاج الصالحین (جلد ۲). قم: دفتر آیت الله العظمی سیستانی.
۲۲. شاهرودی، محمود. (1382). فرهنگ فقه (چاپ اول). قم: مؤسسه دائره المعارف فقه اسلامی.
۲۳. شرتونی، سعید. (1374). اقرب الموارد (چاپ اول). تهران: اسوه.
۲۴. الشریف، محمدمهدی و قاسمی، رضا. (۱۳۹۶). تحلیل ماهیت و آثار ضمان اعیان در فقه و حقوق ایران. نشریه فقه و اصول، ۱۱۰، پاییز، ۱-۳۱.
۲۵. شفیعی علویجه، قاسم و نهادی کاشانی، علی. (۱۴۰۲). مطالعه فقهی حقوقی قرارداد حمل و نقل کالای قاجاق و ید متصدی حمل و نقل بر مال قاجاق. فصلنامه حقوق خصوصی، ۲۰(۷۵)، ۱۱۰.
۲۶. شهید ثانی، زین الدین. (۱۴۰۰). الروضة البهیة (ج ۷). قم: مؤسسه النشر الإسلامی.
۲۷. شهید ثانی، زین الدین. (۱۴۸۶ ق). الروضة البهیة (چاپ دوم). نجف: منشورات دینی.
۲۸. صاحب جواهر، محمد حسن. (بی تا). جواهر الکلام (چاپ هفتم). بیروت: دار إحياء التراث.
۲۹. صادقی، محمود، رعدی، کامبیز و عیسایی تفرشی، محمد. (۱۳۸۷). بررسی فقهی ضمان قهری مسوولان متعدد. مدرس علوم انسانی، ۱۲(۳) (پیاپی ۵۸)، ۶۷-۹۱.
۳۰. صبوری ماسوله، مهرداد. (۱۴۰۳). تعهدات و مسئولیت‌های مدنی متصدیان حمل و نقل جاده‌ای در قوانین داخلی و تطبیق آن با کنوانسیون‌های بین‌المللی. شانزدهمین کنفرانس ملی حقوق، علوم اجتماعی و انسانی، روانشناسی و مشاوره.
۳۱. طاهری، سارا، حسینی مقدم، سید حسن و دلشاد معارف، ابراهیم. (پذیرفته شده). مطالعه تطبیقی مسئولیت مدنی ناشی از حمل و نقل هوایی کالای خطرناک در حقوق کشور ایران، فقه و اسناد بین‌المللی. مقالات آماده انتشار.
۳۲. طباطبایی یزدی، سید محمد کاظم. (۱۳۸۲). العروة الوثقی (ج ۲). قم: مؤسسه النشر الإسلامی. ص ۱۴۱.

۳۳. طباطبائی، محمد حسین. (۱۳۹۰ ق). المیزان فی تفسیر القرآن (چاپ دوم). بیروت: الاعلمی.
۳۴. طبرسی، فضل بن حسن. (1372). مجمع البیان (چاپ سوم). تهران: ناصر خسرو.
۳۵. طوسی، محمد بن حسن. (۱۴۰۷) النهایه فی مجرد الفقه و الفتاوی (ج ۶-۷). قم: دار الکتب الإسلامیه.
۳۶. عابدی، رامز، اکبرینه، پروین و غریبه، علی. (۱۴۰۱). بررسی قاعده فقهی تسبیب در ایجاد ضمان برای اشخاص ثالث در حوادث و سائط نقلیه. نشریه فقه و مبانی حقوق اسلامی، ۱۵ (۳)، پاییز، ۸۵-۱۰۶.
۳۷. عرفانی، توفیق. (۱۳۹۴). مسئولیت مدنی متصدیان حمل و نقل زمینی جاده-ریل (راه آهن). تهران: انتشارات جنگل، جاودانه.
۳۸. عزیزیان، مصطفی و دادش پور، حسیت. (۱۳۹۸). بررسی مسئولیت مدنی متصدی حمل و نقل جاده‌ای و نحوه جبران خسارت. فصلنامه حمل و نقل، ۱۵ (۳)، ۱۳۵-۱۰۰.
۳۹. علامه حلی، جعفر بن حسن. (1396). قواعد الأحکام (چاپ چهارم). قم: جامعه مدرسین.
۴۰. علامه حلی، حسن بن یوسف. (۱۴۲۰ ق). تحریر الأحکام (چاپ اول). قم: مؤسسه امام صادق.