

پژوهشهای حقوقی

شماره ۱۵

هزار و سیصد و هشتاد و هشت - نیمسال اول

مقالات

- تأملی بر انتشار تصویر چهره متهم در روزنامه‌ها
 - تحول قاعده عدم گسترش سلاح‌های هسته‌ای
 - مطالعه تطبیقی ماهیت و مبنای مسئولیت متصدیان حمل و نقل
 - استقلال قاضی در نظام قضایی ایران در پرتو تحولات قانون‌گذاری
 - راهکار تعقیب متهمان به جنایات جنگی در غزه بر اساس گزارش گلدستون
 - آغاز رویکرد غیرتاریخی به حقوق اساسی در ایران
 - قلمرو استدلال قیاسی با نقدی بر روش‌شناسی قیاس جزایی در فقه
 - انعقاد معاهدات معاضدت قضایی در نظام حقوقی ایران
 - نگرشی تطبیقی بر مالکیت در فقه اسلامی و حقوق غرب
 - اجرای تعهدات بین‌المللی در نظام قضایی ایران: محدودیت‌ها و ظرفیت‌ها
- موضوع ویژه: جایگاه و کارکرد سازمان‌های غیردولتی در نظام‌های حقوقی ملی و بین‌المللی
- درآمدی بر موضوع ویژه
 - وضعیت سازمان‌های بین‌المللی غیردولتی در حقوق بین‌الملل و حقوق ایران
 - تعامل سازمان‌های غیردولتی با سازمان جهانی تجارت
 - تأثیر سازمان‌های غیردولتی بین‌المللی بر حقوق داخلی با تأکید بر عملکرد «فیفا»
 - مناسبات سازمان ملل متحد و سازمان‌های غیردولتی در آیین تغییر
 - نقش انجمن‌ها در حمایت حقوقی از معلولان با نگاهی به قضیه «پروش»
 - موانع تشکیل و کارآمدی سازمان‌های غیردولتی در ایران
- ## نقد و معرفی
- قانون جرایم رایانه‌ای: نوآوری‌ها و کاستی‌ها
 - تحدید حق دادخواهی دانشگاهیان توسط شورای عالی انقلاب فرهنگی!؟
 - نگاهی به تازه‌ترین دادنامه پرونده خون‌های آلوده





مطالعه تطبیقی ماهیت و مبنای مسؤولیت متصدیان حمل و نقل در کنوانسیون‌های بین‌المللی و حقوق ایران

دکتر فیض‌الله جعفری*

چکیده: یکی از مباحث مهم در زمینه حقوق حمل و نقل، مسؤولیت متصدی حمل و نقل است. با توجه به وجود قرارداد حمل و نقل بین فرستنده و متصدی، باید ماهیت مسؤولیت او را قراردادی دانست و مبنای مسؤولیت وی را نیز بر همین مبنا ارزیابی کرد؛ یعنی بر حسب میزان تعهدی که در قانون یا قرارداد بر عهده متصدی گذاشته شده است، وضعیت مبنای مسؤولیت او متغیر خواهد بود. بررسی ماهیت و مبنای این مسؤولیت در کنوانسیون‌های بین‌المللی حمل و نقل و حقوق ایران، هدف این نوشتار است.

کلیدواژه‌ها: مسؤولیت قراردادی، متصدی حمل و نقل، حقوق تجارت، کنوانسیون‌های بین‌المللی

مقدمه و طرح بحث

مسؤولیت متصدی حمل و نقل یکی از مهم‌ترین مباحث حقوق حمل و نقل است. ماهیت، مبنای،

jafarylaw@yahoo.com

* دکترای حقوق خصوصی از دانشگاه شهید بهشتی

این مقاله را به روان پاک دکتر امیرحسین فخاری استاد فقید دانشکده حقوق دانشگاه شهید بهشتی تقدیم می‌دارم، انسانی که عمر گرانبهای خود را در راه آموزش حق و عدالت به فرزندان این مرز و بوم سپری نمود؛ روحش شاد.

شرایط، ارکان، آثار، محدودیت و معافیت از مسئولیت متصدی حمل، مباحث مهمی را در ادبیات حقوقی حمل و نقل به خود اختصاص داده‌اند. در این مقال سعی بر این است که «ماهیت و مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل» مورد مطالعه تطبیقی قرار گیرد. در این مطالعه تطبیقی تأکید بیشتر بر نظام‌هایی است که در کنوانسیون‌های بین‌المللی حمل و نقل بیان شده است، و مبنای کار نیز همان‌ها هستند. این تأکید به این دلیل موجه به نظر می‌رسد که اولاً این کنوانسیون‌ها در عمده موارد، مورد اقتباس قانون‌گذاران داخلی قرار گرفته است و مطالعه نظام‌های داخلی هم عملاً به نظام کنوانسیون‌ها بر می‌گردد، و ثانیاً: این کنوانسیون‌ها با توجه به نیازها و مقتضیات جامعه تجاری بین‌المللی و در جهت هماهنگ کردن نظام‌های داخلی و ملی منعقد شده‌اند و در این راستا از قانون‌گذاری‌های ملی قبل از خود الهام گرفته و عرف‌ها و رویه‌های بین‌المللی و اصول کلی حقوقی را در این زمینه تدوین کرده‌اند.

بر این اساس، این کنوانسیون‌ها تقریباً یک «حقوق حمل و نقل تجاری فراملی» تشکیل می‌دهند که می‌تواند شاخه‌ای از «حقوق بازرگانی فراملی»^۱ باشد. در این صورت در نظام حقوق داخلی ما هم با اطمینان بیشتری می‌توان آن را مبنای قانون‌گذاری قرار داد و خلأهای حقوق داخلی را برطرف کرد. در این مقاله همچنین به مطالعه موضوع بحث در حقوق ایران خواهیم پرداخت.

شیوه بحث

در حال حاضر انواع حمل و نقل از یکدیگر جدا شده و هر کدام تحت نظام حقوقی مخصوص به خود قرار گرفته‌اند؛ حمل و نقل دریایی، حمل و نقل جاده‌ای، حمل و نقل ریلی و نهایتاً حمل و نقل هوایی، که هر کدام در صحنه بین‌المللی کنوانسیون‌های خاص و در نظام‌های داخلی قوانین مخصوص به خود دارند. به علاوه ممکن است در یک قرارداد حمل و نقل از دو یا چند نوع وسیله و روش حمل و نقل استفاده شود، در این صورت با حمل و نقل چند نوعی یا ترکیبی روبرو هستیم که آن هم کنوانسیون‌های مخصوص به خود دارد.

در این مقاله نوع خاصی از حمل و نقل مد نظر نیست بلکه با توجه به جزئی بودن موضوع می‌توان همه انواع حمل و نقل را از این جهت بررسی کرد. بعد از این مطالعه مهم، به بحث از رویکرد مناسب در حقوق داخلی می‌پردازیم.

لازم به ذکر است که بحث از مبنای مسئولیت در هر مورد مستلزم و مسبوق به بحث از ماهیت مسئولیت است. همچنین آشنایی اجمالی با نام و عنوان کنوانسیون‌های بین‌المللی مرتبط با موضوع

لازم است. لذا به ترتیب در بخش‌های مختلف، به ذکر عناوین کنوانسیون‌های بین‌المللی راجع به حمل و نقل (۱)؛ بحث از ماهیت مسؤولیت متصدی حمل و نقل (۲)؛ و سپس بحث مبنای مسؤولیت متصدی حمل و نقل در کنوانسیون‌های بین‌المللی و حقوق داخلی (۳) می‌پردازیم.

۱- کنوانسیون‌های بین‌المللی راجع به حمل و نقل

در این گفتار تمامی کنوانسیون‌های بین‌المللی که تاکنون راجع به انواع حمل و نقل منعقد شده است را با تفکیک انواع شیوه‌های حمل و نقل صرفاً با بیان عنوان آنها ذکر می‌کنیم و به علت کثرت آنها از معرفی و شرح وضعیت آنها خودداری می‌کنیم.^۲

الف) حمل و نقل دریایی

کنوانسیون‌های حمل و نقل دریایی عبارتند از:

کنوانسیون بین‌المللی یکنواخت کردن برخی مقررات مربوط به بارنامه‌ها (مقررات لاهه) موسوم به کنوانسیون بروکسل ۱۹۲۴. ایران در سال ۱۳۴۴ به این کنوانسیون ملحق شده است.^۳

پروتکل اصلاحی کنوانسیون بین‌المللی یکنواخت کردن برخی مقررات مربوط به بارنامه‌ها (مقررات لاهه - ویزی) ۱۹۶۸

پروتکل اصلاحی کنوانسیون بروکسل و لاهه - ویزی ۱۹۷۹

کنوانسیون سازمان ملل متحد برای حمل و نقل دریایی کالا (کنوانسیون هامبورگ) ۱۹۷۸. این کنوانسیون مهم‌ترین و مترقی‌ترین کنوانسیون در حمل و نقل دریایی است و در سال ۱۹۹۲ لازم‌الاجرا شده است.^۴

تذکر: ایران هنوز به کنوانسیون اخیر و دو پروتکل اصلاحی راجع به کنوانسیون بروکسل ملحق نشده است.

ب) حمل و نقل جاده‌ای

تنها کنوانسیون راجع به حمل و نقل جاده‌ای عبارت است از «کنوانسیون راجع به قرارداد حمل و

۲. برای ملاحظه متن انگلیسی کنوانسیون‌ها به سیاست اینترنتی زیر مراجعه کنید. www.lexmercatoria.org

۳. مجموعه قوانین سال ۱۳۴۴، روزنامه رسمی، ص ۲۱۸ به بعد: «قانون الحاق ایران به هفت کنوانسیون بین‌المللی دریایی».

۴. دکتر علیرضا محمدزاده وادقانی، «کنوانسیون ۱۹۷۸ در مورد حمل و نقل دریایی (قواعد هامبورگ)»، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی، ش ۳۲، تیرماه ۱۳۷۳.

نقل بین‌المللی کالا از طریق جاده ۱۹۵۸» معروف به «کنوانسیون C.M.R» که تحت نظر سازمان «ایرو» (IRU) - یکی از ارکان سازمان ملل - منعقد شده است. ایران در سال ۱۳۷۶ عضو آن شده است.^۵

ج) حمل و نقل ریلی

در خصوص حمل و نقل بین‌المللی کالا از طریق راه‌آهن کنوانسیون‌های زیر منعقد شده است:

مقررات یکنواخت مربوط به حمل و نقل بین‌المللی کالا از طریق راه‌آهن (۱۹۷۰) معروف به کنوانسیون C.I.M. که ایران در سال ۱۳۴۵ به آن محقق شده است.^۶

ضمیمه (ب) کنوانسیون مربوط به حمل و نقل بین‌المللی کالا از طریق راه‌آهن (CIM)، معروف به کنوانسیون کوتیف (C.O.T.I.F) ۱۹۸۰ که به صورت یک پروتکل اصلاحی تصویب شده است. ایران در سال ۱۳۷۳ به این پروتکل محقق شده است.^۷

پروتکل اصلاحی مربوط به دو کنوانسیون فوق که در سال ۱۹۹۹ منعقد شده است.

د) حمل و نقل هوایی

در مورد حمل و نقل هوایی، کنوانسیون‌ها و پروتکل‌های اصلاحی زیر تدوین شده‌اند:

کنوانسیون یکنواخت کردن برخی مقررات مربوط به حمل و نقل هوایی بین‌المللی (کنوانسیون ورشو) ۱۹۲۹

پروتکل اصلاحی کنوانسیون ورشو (پروتکل لاهه) ۱۹۵۵

کنوانسیون ۱۹۶۱ گوادالاجارا

پروتکل ۱۹۷۱ گواتمالا

پروتکل شماره ۴ مونترال ۱۹۷۵

کنوانسیون مونترال ۱۹۹۹ که مشتمل بر تمام مقررات قبلی است و در سال ۲۰۰۳ لازم‌الاجرا شده است.^۸

تذکر: ایران غیر از کنوانسیون اخیر به سایر مقررات فوق در سال ۱۳۵۴ ملحق شده است.^۹ همچنین

۵. مجموعه قوانین سال ۱۳۷۶، روزنامه رسمی، ص ۱۰۹۵ به بعد.

۶. مجموعه قوانین سال ۱۳۴۵، ص ۱۸۷ به بعد.

۷. مجموعه قوانین سال ۱۳۷۳، ص ۳۲۳ به بعد.

۸. برای ملاحظه متن انگلیسی این کنوانسیون و ترجمه آن، نک: مجله حقوقی، دفتر خدمات حقوقی بین‌المللی، ترجمه ماشاءالله بنای نیاسری، ش ۳۱، ۱۳۸۱، صص ۳۱۳ تا ۳۹۰.

۹. مجموعه قوانین سال ۱۳۵۴، ص ۱۶۶ به بعد.

به موجب لایحه قانونی راجع به «تعیین حدود مسؤولیت شرکت‌های هواپیمایی ایران در پروازهای داخل کشور مصوب ۱۳۶۴، کنوانسیون ورشو و پروتکل‌های اصلاحی آن در حمل و نقل هوایی داخلی هم اجرا می‌شوند.^{۱۰}

ه) حمل و نقل چند نوعی (ترکیبی، مرکب)

راجع به حمل و نقل چند نوعی اسناد زیر تدوین شده‌اند:

کنوانسیون سازمان ملل متحد برای حمل و نقل چند نوعی بین‌المللی، ژنو ۲۴ مه ۱۹۸۰
 قواعد یکنواخت اتاق بازرگانی بین‌المللی (ICC) برای سند حمل و نقل مرکب (نشریه شماره ۲۹۸
 اتاق بازرگانی بین‌المللی) که در سال ۱۹۷۳ تدوین و دو سال بعد اصلاح شد.
 قواعد آنکتاد/آی.سی.سی برای اسناد حمل و نقل مرکب ۱۹۹۱ (نشریه شماره ۴۸۱ اتاق بازرگانی
 بین‌المللی)
 تذکر: مجموعه دوم و سوم جنبه اختیاری دارند و کنوانسیون ژنو ۱۹۸۰ نیز هنوز لازم‌الاجرا نشده و
 ایران هم به آن ملحق نشده است.

و) دیگر کنوانسیون‌ها

«کنوانسیون ملل متحد راجع به مسؤولیت بهره‌برداران پایانه‌های حمل و نقل در تجارت بین‌الملل»
 سال ۱۹۹۴.^{۱۱}
 کنوانسیون بین کشورهای آمریکایی در مورد قراردادهای حمل و نقل بین‌المللی کالا از طریق
 جاده.^{۱۲}

۲- ماهیت مسؤولیت متصدی حمل و نقل

در این گفتار از ماهیت مسؤولیت متصدی حمل بحث می‌کنیم. منظور از ماهیت مسؤولیت، تعیین این نکته است که آیا مسؤولیت متصدی حمل و نقل «قراردادی» است یا «قهری». یعنی آیا مسؤولیت او به تبع قراردادی است که منعقد کرده و ناشی از نقض آن است و یا اینکه مستقیماً توسط قانون در اثر ورود خسارت بار می‌شود.
 جهت تحریر محل نزاع و رسیدن به نتیجه مطلوب باید وضعیت‌های مختلف را که در آن

۱۰. مجموعه قوانین سال ۱۳۶۴، صص ۴۷۴ و ۴۷۵.

11. UN Convention on the Liability of Operators of Transport Terminals in International Trade 1994. Available at: <http://www.jus.uio.no/lm/un.transport.terminal.operators.liability.convention.1994/pre>

12. Inter-American Convention on Contracts for the International Carriage of Goods by Road, 1989. Available at: <http://www.oas.org/juridico/english/treaties/b-55.htm>.

متصدی حمل احتمالاً مسؤلیت پیدا می‌کند، تفکیک و مشخص شوند تا وضعیت ما نحن فیه روشن شود.

وضعیت اول: در عمده موارد متصدی حمل دارای بنگاه حمل و نقل می‌باشد و یا اینکه خود یک شرکت حمل و نقل است که دارای کارگزاران و مستخدمان و رانندگان متعددی است. طبیعی است که از این جهت رابطه متصدی با مستخدمان خود رابطه کارگر و کارفرمایی است.

وضعیت دوم: این است که طبعاً متصدی حمل دارنده تعدادی وسیله حمل و نقل موتوری است که ابزار اصلی تجارت او هستند. حال ممکن است در حین فعالیت و کار متصدی با این وسایل، به اشخاص ثالث (غیر از کارگران و غیر از طرفین قرارداد) خسارت وارد آید.

وضعیت سوم: این است که متصدی حمل و نقل، جهت تحقق موضوع و هدف فعالیت و تصدی خود، با اشخاص دیگر راجع به حمل کالا یا مسافر از نقطه‌ای به نقطه دیگر قراردادی منعقد می‌کند که به موجب آن تعهد می‌کند در مقابل اخذ اجرتی معین کالا یا مسافر را به مقصد معین برساند. این رابطه یک قرارداد حمل و نقل است که بین صاحب کالا (فرستنده)^{۱۳} یا مسافر و متصدی حمل منعقد می‌شود و مانند هر قرارداد دیگر آثار و تبعات خاصی دارد و نقض قرارداد باعث مسؤلیت در جبران خسارت می‌شود.

وضعیت اول تابع قانون کار است و مسؤلیت ناشی از خسارت وارد به کارگران در حین کار، تابع قانون کار و قوانین تأمین اجتماعی است. مسؤلیت جبران خسارات وارد به اشخاص ثالث که در اثر اعمال کارگران برای متصدی حمل (کارفرما) ایجاد می‌شود، نیز یک مسؤلیت قهری است که در ماده ۱۲ قانون مسؤلیت مدنی ۱۳۳۹ اجمالاً قواعد آن مشخص شده است. بنابراین بحث آن را باید زیر عنوان «مسؤلیت مدنی کارفرما» بررسی کرد، که در مورد شرایط و مبانی آن بحث‌های

۱۳. به اعتقاد یکی از استادان، در قانون تجارت ایران و با استنباط از مواد ۳۷۹، ۳۸۰، ۳۸۲، ۳۸۳، ۳۸۴ و ۳۸۵ آن قانون، مخصوصاً ماده ۳۷۹، به روشنی استنباط می‌شود که در قرارداد حمل و نقل، این ارسال‌کننده (فرستنده) است که طرف قرارداد حمل قرار می‌گیرد و نه صاحب کالا. بسیار اتفاق می‌افتد که متصدی حمل و نقل صاحب کالا را نمی‌شناسد و اگر هم مشخصات او را بداند با او کاری ندارد. فقط موظف است که اگر نام او به عنوان گیرنده کالا در بارنامه تعیین شده است، کالا را در مقصد به او تحویل دهد. کافی است کسی در قرارداد حمل عنوان فرستنده کالا را داشته باشد تا بتواند از حقوق قانونی خود استفاده کند. (دکتر امیر حسین فخاری، «نگاهی به رأی اصراری شماره ۳ مورخ سال ۱۳۷۷ هیأت عمومی دیوانعالی کشور در زمینه انعقاد قرارداد حمل و نقل توسط نماینده»، *مجله تحقیقات حقوقی*، دانشکده حقوق دانشگاه شهید بهشتی، شماره ۳۴-۳۳، سال ۱۳۸۰، صص ۹۶ و ۹۷).

شایسته‌ای صورت گرفته است.^{۱۴} پس این وضعیت موضوع این مقاله نیست.

وضعیت دوم هم تابع قواعد مسؤولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری هست که مشمول قانون بیمه اجباری مسؤولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در برابر اشخاص ثالث ۱۳۴۷ (در مورد حمل و نقل جاده‌ای و ریلی) و سایر قواعد مسؤولیت مدنی و از جمله ماده ۱ قانون مسؤولیت مدنی و قواعد اتلاف و تسبیب (در مورد سایر انواع حمل و نقل) است. لذا اینگونه مسؤولیت ماهیتاً از جمله مسؤولیت‌های قهری است. در این صورت متصدی حمل و نقل را به عنوان دارنده وسیله نقلیه و یا به طور عام زیان‌زننده به دیگران که ممکن است ویژگی خاص داشته یا نداشته باشد، مسؤول می‌شناسیم، نه از آن جهت که اقدام و تصدی به حمل و نقل می‌کند تا عنوان مسؤولیت متصدی حمل و نقل به آن داده شود. پس این وضعیت نیز مشمول بحث این مقاله نیست.

آنچه باقی می‌ماند، وضعیت سوم است که در آن متصدی اقدام به حمل و نقل می‌کند و ممکن است در جریان حمل و نقل به طرف قرارداد حمل او خسارتی وارد آید. تنها این وضعیت است که موضوع بحث است. زیرا مسؤولیت او از آن جهت که اقدام به حمل و نقل می‌کند و در طی حمل خسارتی به شخصی که با او طرف قرارداد حمل است و در نتیجه نقض قرارداد وارد می‌شود مطرح است، نه از آن جهت که کارفرمای شخصی است یا دارنده وسیله نقلیه و صاحب فعالیتی.^{۱۵}

همانطور که یکی از حقوقدانان عرب می‌گوید: «زمانی که از مسؤولیت حمل و نقل کننده بحث می‌کنیم، منظورمان مسؤولیتی است که با توجه به این وصف - یعنی حمل و نقل کننده مرتبط با قرارداد حمل - به وجود می‌آید و لذا از مسؤولیت‌های دیگری که با وصفی دیگر و مبنایی دیگر ایجاد می‌شود، دور می‌شویم. مانند مسؤولیت راجع به خساراتی که از وسیله نقلیه به ثالثی وارد می‌شود.»^{۱۶}

بنابراین مسؤولیت متصدی حمل و نقل در موضوع بحث، ماهیت قراردادی دارد و منظور مسؤولیت او در مقابل مسافر یا صاحب کالا است در جایی که به شخص مسافر، بار همراه او و یا

۱۴. برای ملاحظه عمده بحث‌ها و نقد و تحلیل عالمانه آنها، نک: دکتر ایرج بابایی، «مبنای مسؤولیت کارفرمایان در ماده ۱۲ قانون مسؤولیت مدنی»، مجله پژوهش حقوق و سیاست، دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه علامه طباطبایی،

سال سوم، شماره پنجم، پاییز و زمستان ۱۳۸۰، صص ۱۴ تا ۳۸.

15. John F. Wilson, *Carriage of Goods By Sea*, Fourth Edition, Longman: Pearson Education, Great Britain, 2001, pp. 9-13.

۱۶. الدكتور لطیف جبر کومانی، مسؤولیه الناقل البحري، الطبعة الاولى، الدار العلميه الدوليه للنشر و التوزيع و دارالتقافه للنشر و التوزيع، عمان، الاردن، ۲۰۰۱، ص ۳۰.

کالای مورد حمل خسارتی وارد آید.

تعیین ماهیت این مسئولیت در بررسی مبنای مسئولیت متصدی حمل بسیار مؤثر، راهگشا و کارساز است و باعث جلوگیری از خلط مباحث مسئولیت مدنی و قراردادی می‌شود؛ وضعیت نامطلوبی که بعضی دچار آن شده و نتیجه کارشان نامفهوم و غیرقابل اعتماد شده است.^{۱۷} در نوشته‌های خارجیان هم هر چند ماهیت مسئولیت را قراردادی دانسته و مثلاً به تفکیک «تعهد به وسیله» و «تعهد به نتیجه» در قرارداد حمل و نقل دقت کرده‌اند، اما هنگام بحث از مبنای مسئولیت، نتیجه شایسته از تعیین ماهیت مسئولیت نگرفته‌اند.^{۱۸}

تا اینجا متوجه شدیم که تعهد متصدی حمل و نقل یک تعهد قراردادی است و براین اساس مسئولیت او نیز قراردادی خواهد بود. اما جهت درک بهتر این موضوع باید به میزان و محتوای تعهد هم دقت کرد. تعهدی که متصدی حمل در برابر صاحب کالا یا مسافر برعهده می‌گیرد برحسب توافق صریح یا ضمنی آنها یا فرض تحمیلی قانون یا عرف ممکن است به یکی از دو صورت زیر باشد:

الف) متصدی حمل تعهد می‌کند که مواظبت‌های متعارف را در حفظ جان مسافران یا کالا معمول دارد، و تمام کوشش‌ها را به کار گیرد و وسایل لازم برای حفظ سلامت و ایمنی مسافران و کالاها فراهم آورد؛ اما تحقق این نتایج را تعهد نمی‌کند. در چنین صورتی، اگر خسارت وارد آید، وقتی متصدی مسئولیت دارد که ثابت شود زیانی که وارد شده، ناشی از تقصیر اوست و اثبات این تقصیر هم بر عهده زیان‌دیده است.^{۱۹}

ب) متصدی حمل و نقل به دست آوردن نتیجه خاصی را برعهده می‌گیرد، چنان که تعهد می‌کند که کالا را سالم به مقصد برساند؛ یعنی سالم رسیدن کالا به مقصد را تعهد می‌کند. پس، همین که نتیجه مورد نظر به دست نیامد، متعهد مسؤول زیان‌های ناشی از آن است، مگر اینکه ثابت کند حادثه خارجی و احترازناپذیر مانع از حصول نتیجه شده است.^{۲۰}

در صورت اول، تعهد متصدی، تعهد به وسیله و در صورت دوم تعهد به نتیجه است.

۱۷. نک: محمد عیسایی تفرشی و محمدرضا کامیار، «مبنای مسئولیت مدنی متصدی حمل و نقل در کنوانسیون حمل و نقل ترکیبی بین‌المللی کالا و مقایسه آن با حقوق ایران»، فصلنامه علوم انسانی مدرس، دانشکده علوم انسانی دانشگاه تربیت مدرس، دوره پنجم، ش ۴، زمستان ۱۳۸۰، صص ۲۹-۲۱.

18. William Tetley, "Proving the Contract or Tort", Available at: <http://www.mcgill.ca/maritimelaw>

۱۹. ناصر کاتوزیان، عقود معین، ج ۱، چاپ هفتم، تهران، شرکت سهامی انتشار، ۱۳۷۸، صص ۴۲۸ و ۴۲۹.

۲۰. همان، و William Tetley, *op. cit.*, p. 23.

مبنای مسؤولیت و درجه مسؤولیت هم وابسته به نوع و چگونگی تعهدی است که برعهده متصدی حمل است که در بحث مبنای مسؤولیت به طور تحلیلی به آن می‌پردازیم.

۳- مبنای مسؤولیت متصدیان حمل و نقل در کنوانسیون‌های بین‌المللی

در این مبحث که موضوع اصلی مقاله حاضر است از مبنای مسؤولیت متصدی حمل و نقل در کنوانسیون‌های بین‌المللی صحبت می‌کنیم. ابتدا مطالبی مقدماتی و پایه‌ای در مورد مبنای مسؤولیت و تقسیم‌بندی مسؤولیت بر اساس آن بیان می‌کنیم و سپس مبنای مسؤولیت متصدی حمل را طبق آن تقسیم‌بندی بررسی و تحلیل می‌کنیم.

۳-۱- مباحث مقدماتی

گفته شد که در بعضی نوشته‌ها عدم آشنایی با دقایق مسؤولیت‌های قراردادی و فهری و همچنین عدم آشنایی با ریشه بسیاری از مباحث مسؤولیت که از حقوق خارجی وارد حقوق ما شده و نهایتاً عدم دقت در مطالعه کتب خارجی، باعث شده است که تفکیک مسؤولیت بر مبنای تعهد به نتیجه و تعهد به وسیله از یک طرف با تفکیک مسؤولیت مبتنی بر تقصیر و مسؤولیت مبتنی بر خطر و همچنین مباحث تقصیر اثبات شده، تقصیر مفروض و مسؤولیت مفروض از طرف دیگر خلط شده و باعث سردرگمی خواننده و عدم دستیابی به نتیجه دقیق شود. برای رفع اشتباهات و روشن کردن ذهن در ابتدای ورود به بحث مبنای مسؤولیت متصدی حمل و نقل، توجه به چند نکته ضروری است:

نکته اول: مسؤولیت متصدی حمل در بحث ما ماهیت قراردادی دارد که قبلاً از آن صحبت

شد.

نکته دوم: منشأ تفکیک تعهد به «تعهد به نتیجه» و «تعهد به وسیله» از حقوق فرانسه است که ابتداءً «دموگ» آن را مطرح کرده،^{۲۱} و نویسندگان دیگر هم پذیرفته‌اند و البته منتقدانی هم دارد.^{۲۲} این تفکیک در حقوق کامن لا وجود ندارد و در این نظام حقوقی تعهدات قراردادی را بر این

۲۱. دموگ، تعهدات، ج ۵، ش ۵۹۹، به نقل از ناصر کاتوزیان، قواعد عمومی قراردادها، ج ۴، چاپ سوم، تهران،

شرکت سهامی انتشار، ۱۳۸۰، صص ۱۶۹-۱۶۸.

۲۲. نک: همان، ص ۱۷۰؛ و در حقوق ایران: مهدی شهیدی، حقوق مدنی، ج ۳؛ آثار قراردادها و تعهدات، چاپ اول،

تهران، انتشارات مجد، ۱۳۸۲، صص ۲۱۳-۲۰۷.

اساس تقسیم‌بندی نمی‌کنند.^{۲۳}

نکته سوم: در مباحث مسؤولیت مدنی آنچه حقوق کامن لا و رومی ژرمنی با همدیگر شباهت دارند، این است که مسؤولیت مدنی را بر حسب اینکه بار اثبات تقصیر و رابطه سببیت برعهده زیان‌دیده قرار بگیرد یا نه به انواع زیر تقسیم می‌کنند، هر چند ریشه چنین تقسیم‌بندی در حقوق کامن‌لا است:

الف) مسؤولیت مبتنی بر تقصیر اثبات شده،^{۲۴} که در آن اولاً مسؤولیت بر تقصیر استوار است و ثانیاً زیان‌دیده باید تقصیر عامل زیان را اثبات کند.

ب) مسؤولیت مبتنی بر تقصیر مفروض (فرض تقصیر/اماره تقصیر)،^{۲۵} که در آن مسؤولیت مدنی مبتنی بر تقصیر است، منتها تقصیر عامل زیان مفروض است و زیان‌دیده نیاز نیست که آن را اثبات کند، بلکه بار اثبات برعهده عامل زیان قرار می‌گیرد که اگر مدعی است تقصیری مرتکب نشده باید عدم تقصیر خود را اثبات کند.

ج) مسؤولیت محض (فرض مسؤولیت).^{۲۶} در این نوع مسؤولیت که مسؤولیت مبتنی بر خطر هم از مصادیق آن است، نه تنها نیاز به هیچگونه تقصیری نیست و مسؤولیت بدون تقصیر است، بلکه قانون‌گذار وجود رابطه سببیت را هم مفروض می‌گیرد و عامل ظاهری زیان را مسؤول قلمداد می‌کند و او است که اگر مدعی عدم مسؤولیت خود می‌باشد باید فقدان رابطه سببیت را اثبات کند یعنی ثابت کند که بین عمل یا فعالیت او و ضرر وارده رابطه سببیت وجود نداشته است و این امر فقط با اثبات قوه قاهره میسر است.

د) مسؤولیت مطلق.^{۲۷} در این مورد قانون‌گذار به طور مطلق برای عامل زیان فرض مسؤولیت می‌کند به نحوی که اثبات عدم رابطه سببیت هم خواننده را از مسؤولیت نمی‌رهاند؛ بنابراین اثبات قوه قاهره هم معاف‌کننده نیست؛ مثل مسؤولیت غاصب در حقوق ما.

* * *

در مقام تطبیق مسائل «تعهد به وسیله» و «تعهد به نتیجه» با اقسام ذکر شده مسؤولیت باید گفت که مسؤولیت متعهد در تعهد به وسیله با مسؤولیت مبتنی بر تقصیر هماهنگ است که ممکن است نیاز به اثبات تقصیر متعهد در تخلف از انجام تعهد باشد یا اینکه تقصیر او مفروض باشد. اما تعهد

23. William Tetley, "The Burden And Order of Proof in Maritime Cargo Claims"; Available at: <http://upload.mcgill.ca/maritimelaw/ch6.pdf>

24. Proved fault / faute prové

25. Presumption of Fault

26. Strict Liability

27. Absolute Liability

به نتیجه با مسؤولیت محض یا مسؤولیت مفروض همخوانی دارد، چرا که در تعهد به نتیجه گفته می‌شود که همین که تعهد انجام نشود، متعهد مسؤل است مگر اینکه عامل خارجی و قوه قاهره را اثبات کند و این امری است که در مسؤولیت محض هم صادق است. البته اگر در تعهد به نتیجه، متعهد تحقق نتیجه را تضمین کند مسؤولیت او همانند مسؤولیت مطلق است و اثبات قوه قاهره نیز او را از مسؤولیت رها نمی‌کند.

در منابعی که به بررسی کنوانسیون‌های بین‌المللی به زبان انگلیسی پرداخته‌اند، تحت تأثیر نظام کامن‌لا، بحث مبنای مسؤولیت را بر اساس تقسیم‌بندی مسؤولیت به گونه‌ای که گفته شد، مطرح کرده‌اند. به این صورت که مثلاً مسؤولیت متصدی حمل و نقل، مبتنی بر تقصیر مفروض است یا مسؤولیت او مفروض است. ولی بهتر است که با دقت در ماهیت مسؤولیت که قراردادی است و به تفکیک ماهیت تعهد (وسیله یا نتیجه)، مسؤولیت متصدی را بررسی کنیم.

همان‌گونه که قبلاً اشاره شد در این مقاله قرار بر این است که همه کنوانسیون‌های بین‌المللی راجع به حمل و نقل مورد بررسی قرار گیرند. در این مورد به جای اینکه تک تک کنوانسیون‌ها را به ترتیب بررسی کنیم و مبنای مسؤولیت را در آنها استخراج نماییم، بر حسب انواع مسؤولیت که در بالا ذکر شد، مطالب را دسته بندی می‌کنیم و مثلاً تحت عنوان «مسؤولیت مفروض» کنوانسیون‌هایی که با آن مطابق هستند را ذکر و تبیین می‌کنیم.

در همین جا لازم به ذکر است که در هیچ‌کدام از کنوانسیون‌ها، برای متصدی حمل تعهد به وسیله با لزوم اثبات تقصیر (مسؤولیت مبتنی بر تقصیر اثبات شده)، و همچنین تضمین نتیجه (مسؤولیت مطلق)، قرار داده نشده است.

۲-۳- مسؤولیت مبتنی بر تقصیر مفروض (تعهد به وسیله با فرض تقصیر)

در این گفتار از کنوانسیون‌هایی صحبت می‌کنیم که تعهد متصدی حمل را تعهد به وسیله می‌دانند، متنها در صورت ورود خسارت به کالا یا مسافر، تقصیر متصدی را مفروض می‌گیرند و در این صورت مدعی نیاز به اثبات تقصیر متصدی ندارد، بلکه متصدی اگر بخواهد از مسؤولیت معاف شود باید عدم تقصیر خود را اثبات کند. در زیر کنوانسیون‌هایی که منطبق با این وضعیت هستند را بررسی می‌کنیم.

الف) کنوانسیون بروکسل (مقررات لاهه) ۱۹۲۴

طبق پاراگراف اول ماده ۳ کنوانسیون بروکسل، متصدی حمل موظف شده است که قبل از هر سفر

مراقبت‌های لازم را برای آماده کردن کشتی جهت دریانوردی و فراهم نمودن تمام تجهیزات و تدارکات لازم برای حمل کالا به عمل آورد. تا اینجا مشخص است که تعهد متصدی تعهد به وسیله است، زیرا او را مکلف به انجام مراقبت‌های لازم کرده است نه تحقق نتیجه.

در پاراگراف ۱ ماده ۴ مقرر شده است: «کشتی و متصدی حمل، هیچ کدام مسؤول فقدان یا خسارات ناشی از عدم قابلیت دریانوردی نخواهند بود، مگر آنکه از طرف آنها در آماده نمودن کشتی، انبارها و سردخانه‌ها و کلیه قسمت‌های دیگر کشتی که کالا در آن حمل می‌شود و همچنین مواظبت در حمل، طبق پاراگراف اول ماده ۳، سعی و اهتمام کافی مبذول نشده باشد. هر گاه فقدان یا خسارت وارده در نتیجه عدم قابلیت دریانوردی باشد، متصدی حمل یا اشخاص دیگری که به استناد این ماده، ادعای معافیت از مسؤولیت می‌نمایند، ملزمند که اعمال سعی و مراقبت را از ناحیه خود ثابت نمایند.»

طبق قسمت دوم این پاراگراف، در این کنوانسیون برای متصدی حمل فرض تقصیر شده است؛ در صورت ورود خسارت به کالا در نتیجه عدم قابلیت دریانوردی کشتی، متصدی حمل یا اشخاص دیگر، مقصر فرض می‌شوند و در نتیجه مسؤول خواهند بود، مگر اینکه عدم تقصیر خود (اعمال سعی و مراقبت) را ثابت کند.

بعضی^{۲۸} بر این اعتقادند که نظام کنوانسیون بروکسل «مسؤولیت مفروض» است، زیرا ماده ۴ این کنوانسیون در پی پاراگراف دوم، هفده مورد را بر می‌شمرد که با اثبات هر کدام از آنها متصدی حمل از مسؤولیت معاف می‌شود، و اضافه می‌کند که متصدی حمل و نقل برای اثبات عدم تقصیر خود، باید یکی از علل و اوضاع و احوال هفده‌گانه را اثبات کند و بدون اثبات آنها از مسؤولیت معاف نمی‌شود.

اما این نظر درست نیست، زیرا اولاً: در این کنوانسیون برای رفع مسؤولیت از متصدی حمل، ضرورتی ندارد که حتماً او حادثه خارجی را طبق پاراگراف دوم ماده ۴ اثبات کند، بلکه در درجه اول، صرف اثبات عدم تقصیر برای این منظور کفایت می‌کند. ثانیاً: هدف از درج موارد هفده‌گانه پاراگراف دوم ماده ۴ این است که اگر متصدی نتوانست عدم تقصیر خود را اثبات کند، اجازه

۲۸. سید علیرضا هاشمی‌زاده، «مبنای مسؤولیت متصدی حمل دریایی کالا؛ مقررات لاهه، مقررات هامبورگ و حقوق اسلامی»، فصلنامه پژوهشی دانشگاه امام صادق، شماره ۹، بهار ۱۳۷۸، صص ۱۶۵ و ۱۶۶؛ دکتر علیرضا محمدزاده وادقانی، «مسؤولیت متصدی حمل و نقل دریایی»، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی، ش ۵۵، بهار ۱۳۸۱، صص ۷۵-۷۳.

داشته باشد با اثبات یکی از عوامل هفده‌گانه (که مصادیقی از قوه قاهره هستند) از مسؤولیت مبری شود.

هر چند در کنوانسیون بروکسل تعهد متصدی حمل، «تعهد به وسیله» است. اما بسیاری از کشورهای عربی که از آن اقتباس کرده‌اند، تعهد به نتیجه را مقرر نموده‌اند و طبق قوانین آنها متصدی حمل ملزم است که کالاها را بدون خسارت و عیب تحویل دهد و گرنه مسؤول است و فقط اثبات موارد و علت‌های خاص خارجی او را از مسؤولیت معاف می‌کند؛ از جمله قانون تجارت دریایی اردن (م ۲۱۳)، قانون دریایی سوریه (م ۲۱۰ و ۲۱۳) و قانون دریایی تونس (م ۱۴۵).^{۲۹}

ب) کنوانسیون ورشو ۱۹۲۹

فصل سوم این کنوانسیون، به مسؤولیت متصدی حمل و نقل هوایی اختصاص یافته است. طبق مواد ۱۷، ۱۸ و ۱۹، متصدی حمل و نقل هوایی مسؤول خساراتی است که در مدت حمل به مسافر یا بار همراه مسافر و یا کالای موضوع حمل وارد می‌شود.

طبق پاراگراف ۱ ماده ۲۰ این کنوانسیون، «در صورتی که متصدی حمل و نقل ثابت کند که خود او و عاملین او کلیه تدابیر لازم را برای جلوگیری از بروز خسارت اتخاذ نموده‌اند، یا آنکه اتخاذ چنین تدابیری برای او و عاملین او مقدور نبوده است، مسؤول نخواهد بود». همچنین طبق پاراگراف دوم این ماده، در مورد حمل بار و لوازم شخصی، چنانچه متصدی حمل ثابت کند که خسارت وارده ناشی از خطایی در ادامه خلبانی و هندلینگ^{۳۰} (انجام خدمات مربوط به هواپیما در روی زمین) یا ناوبری بوده است و او یا عاملین او کلیه تدابیر لازم را از هر حیث برای احتراز از خسارت معمول داشته‌اند، مسؤول نخواهد بود».

طبق ماده ۲۰ روشن است که تعهد متصدی حمل و نقل «تعهد به وسیله» است و در صورت ورود خسارت، برای او «فرض تقصیر» شده است و با اثبات عدم تقصیر (انجام کلیه تدابیر لازم برای جلوگیری از ورود خسارت) از مسؤولیت مبری می‌شود.

۳-۳- مسؤولیت مفروض (تعهد به نتیجه)

در این قسم از مسؤولیت به وجود یا فقدان تقصیر توجهی نمی‌شود، طبق مفاد قرارداد یا به حکم

۲۹. لطیف جبر کومانی، پیشین، صص ۴۶ و ۴۷.

قانون در صورت ورود خسارت، برای متعهد فرض مسئولیت می‌شود. در این صورت شخصی که مسئول فرض شده، با اثبات عدم تقصیر از مسئولیت معاف نمی‌شود، بلکه برای معافیت از مسئولیت باید وجود عامل خارجی و سببیت آن در ورود خسارت را اثبات کند. به تعبیر دیگر در این قسم از مسئولیت، رابطه سببیت بین فعل و خسارت مفروض گرفته شده است و خواهان نه تنها نیاز به اثبات تقصیر ندارد، نیاز به اثبات رابطه سببیت هم ندارد. همه اینها مفروض است و خواننده است که برای رهایی از مسئولیت باید فقدان رابطه سببیت را اثبات کند.

در بسیاری از کنوانسیون‌های بین‌المللی راجع به حمل و نقل هم برای متصدی فرض مسئولیت شده است.

تفاوت بسیار مهم «مسئولیت مفروض» با «مسئولیت مبتنی بر تقصیر مفروض» در مورد مسئولیت خسارات ناشی از علل ناشناخته و مجهول است. در مسئولیت مبتنی بر تقصیر مفروض همین که متصدی اثبات کند که تقصیری از طرف او یا عاملین او رخ نداده است از مسئولیت راجع به خسارات معاف خواهد بود و دیگر مهم نیست که خسارت ناشی از چه علت دیگری بوده است. بنابراین متصدی مسئول خسارات ناشی از علل مجهول و ناشناخته نخواهد بود. اما در نظام مسئولیت مفروض، چون متصدی باید علت خارجی ورود خسارت را اثبات کند تا از مسئولیت مبری شود، در صورتی که نتواند این حادثه خارجی را شناسایی و اثبات کند و در واقع علت حادثه ناشناخته باقی بماند، متصدی کماکان مسئول باقی می‌ماند و بنابراین متصدی مسئول خسارات ناشی از علل ناشناخته هم خواهد بود.

در این قسمت کنوانسیون‌هایی را که برای متصدی حمل، تعهد به نتیجه قرار داده و مسئولیت او را مفروض گرفته‌اند، ذکر می‌کنیم:

الف) کنوانسیون هامبورگ

ماده ۵ این کنوانسیون در پاراگراف اول مقرر می‌کند:

«متصدی حمل و نقل، مسئول زیان ناشی از تلف، خسارات وارده به کالا، همچنین تأخیر در تحویل آن می‌باشد، به شرطی که حادثه موجب تلف، خسارت یا تأخیر طی مدتی که بر طبق ماده ۴، کالا تحت حفاظت متصدی حمل بوده، رخ داده باشد، مگر اینکه متصدی حمل ثابت کند که خود او یا مأموران یا نمایندگان او اقداماتی را که به طور معقول جهت احتراز از واقعه و عواقب آن لازم بوده، به عمل آورده‌اند».

بر طبق ظاهر این ماده، اینگونه بر می‌آید که کنوانسیون هامبورگ «فرض تقصیر» را پذیرفته

است. زیرا طبق این ماده متصدی مکلف نیست که وجود یک حادثه خارجی را اثبات کند، بلکه برای معافیت از مسؤولیت نیاز است که ثابت شود اقدامات معقول برای جلوگیری از حادثه به عمل آمده است. اما به این ظاهر نباید اعتماد کرد، زیرا اعتماد به ظاهر ماده، ما را از هدف و مقصود واقعی کنوانسیون دور خواهد کرد. آنچه به نظر می‌رسد این است که در این کنوانسیون «فرض مسؤولیت» مقرر شده است. زیرا:

هدف تهیه‌کنندگان این کنوانسیون تهیه مقرراتی بوده که بر خلاف مقررات لاهه از فرستندگان کالا در مقابل متصدیان حمل بیشتر حمایت کند.^{۳۱} در حالی که اگر فرض تقصیر را مقرر کرده باشد چنین حمایتی و چنین هدفی محقق نمی‌شود.

طبق قسمت اخیر این ماده، متصدی حمل برای رهایی از مسؤولیت باید انجام اقدامات معقول جهت احتراز از حادثه را اثبات کند، نه اقدامات معقول جهت احتراز از ورود خسارت را. به تعبیر دیگر بر این اساس او باید ابتدا وقوع حادثه موجب خسارت را اثبات کند و سپس نشان دهد که با اقدامات معقول و متعارف نتوانسته است از وقوع آن و اثرگذاری آن جلوگیری کند. بنابراین به صرف اثبات انجام اقدامات معقول (اثبات عدم تقصیر) از مسؤولیت معاف نمی‌شود. بلکه بدین منظور باید وقوع یک حادثه خارجی و غیر قابل احتراز بودن آن را اثبات کند، و این همان چیزی است که در سیستم «مسؤولیت مفروض» وجود دارد.

همانطور که گفته شد، یکی از آثار تفاوت بین نظام تقصیر مفروض و نظام مسؤولیت مفروض، مسؤولیت ناشی از علل ناشناخته است. بر طبق ماده ۵ کنوانسیون هامبورگ هم اگر متصدی، حادثه موجب خسارت را اثبات نکند، مسؤل باقی می‌ماند. بنابراین اگر نتواند حادثه را شناسایی کند، غیر قابل احتراز بودن آن را هم نمی‌تواند اثبات کند، لذا مسؤل خسارات ناشی از آن خواهد بود و این وضعیت اثر پذیرش نظام مسؤولیت مفروض است.

ب) کنوانسیون CMR

فصل چهارم این کنوانسیون از ماده ۱۷ به بعد به موضوع «مسؤولیت حمل‌کننده» اختصاص یافته است.

طبق ماده ۱۷، متصدی حمل مسؤل کلیه خسارات وارده به کالا در جریان حمل و همچنین مسؤل خسارت ناشی از تأخیر است.

۳۱. سید علیرضا هاشمی‌زاده، پیشین، ص ۱۶۷.

اما طبق بند ۲ همان ماده در صورتی که خسارات وارده به کالا ناشی از عمل خلاف یا غفلت مدعی یا دستورات داده شده توسط وی یا عیب ذاتی کالا یا اوضاع و احوال اجتناب‌ناپذیر باشد، متصدی حمل از مسؤلیت مبری خواهد بود.

با توجه به اینکه اثبات هر کدام از موارد فوق، بر عهده متصدی است و او باید ثابت کند که خسارت ناشی از یکی از عوامل مذکور در بند ۲ ماده ۱۷ بوده است (بند ۱ م. ۱۷)، مسؤلیت متصدی در این کنوانسیون «مفروض» است.^{۳۲} به تعبیر دیگر، به محض ورود خسارت به کالای موضوع حمل، متصدی حمل مسئول تلقی خواهد شد و اگر بخواهد از مسؤلیت معاف شود، نه اثبات عدم تقصیر، بلکه اثبات یکی از عوامل فوق را باید اثبات کند که این عوامل نسبت به متصدی قوه قاهره محسوب می‌شوند.^{۳۳}

ج) کنوانسیون CIM

این کنوانسیون، راه‌آهن را نسبت به زیان‌های ناشی از تلف کلی یا جزئی کالا و نیز خسارت‌هایی که بر آن وارد می‌شود، در مدت حمل، مسؤول می‌داند (پاراگراف ۱ ماده ۲۷). اما با اثبات یکسری عوامل و شرایط، راه‌آهن از مسؤلیت مبری می‌شود؛ از جمله چنانچه تلف یا خسارت وارده به علت اشتباه و یا دستور ناصحیح فرستنده (ذینفع) روی داده باشد، یا اینکه ناشی از اوضاع و احوال یا پیش‌آمدهایی باشد که غیرقابل اجتناب است و راه‌آهن نمی‌تواند از آن جلوگیری کند (پاراگراف ۲ و ۳ ماده ۲۷).

آنچه که اثبات‌کننده مسؤلیت محض برای راه‌آهن (متصدی حمل) در این کنوانسیون است این است که در ماده ۲۸، اثبات اینکه تلف یا خسارت وارده به کالا ناشی از یکی از عوامل ذکر شده در ماده ۲۷ است به عهده راه‌آهن گذاشته شده است و در واقع راه‌آهن مسؤول فرض می‌شود مگر اینکه اثبات کند که خسارات وارده به کالا یا تأخیر در تحویل ناشی از عامل خارجی غیرقابل اجتناب بوده است.

32. Lowe, "Commentary on the Convention of 19th May 1956 on the Contract for the International Carriage of Goods by road (CMR)", *European transportation Law Journal*, 1976, p. 312.

۳۳. برای توضیحات بیشتر، نک:

- D.J. Hill & A.D. Messent, *CMR: Contracts for the International Carriage of goods by Road*, London: Lloyd's of London, 1984, p. 121.

- Johan Schelin, "CMR Liability in a Law & Economics Perspective", 2004, Available in: <http://www.juridicum.su.se/transport/Forskning/artiklar/Scandinavian.pdf>

- امامعلی ابراهیمی، «بررسی تطبیقی مسؤلیت متصدی حمل و نقل زمینی با توجه به کنوانسیون بین‌المللی جاده‌ای»، پایان‌نامه کارشناسی ارشد حقوق خصوصی، دانشکده حقوق دانشگاه شهید بهشتی، ۱۳۷۰، صص ۳۵ و ۳۶.

د) کنوانسیون مونترال راجع به یکپارچه کردن برخی مقررات حمل و نقل بین‌المللی هوایی (۱۹۹۹)

این کنوانسیون متن جامعی از کنوانسیون ورشو و اصلاحات آن همراه با تغییرات و نوآوری‌هایی در مورد حمل و نقل هوایی بین‌المللی است.^{۳۴} فصل سوم این کنوانسیون از ماده ۱۷ تا ۳۷ مربوط به مسؤولیت متصدی حمل و نقل هوایی است.

طبق پاراگراف‌های ۱ و ۲ ماده ۱۷ و پاراگراف یک ماده ۱۸، متصدی حمل مسؤول خسارات وارده به مسافر، بار همراه مسافر و همچنین کالای مورد حمل است. به این شرط که این خسارات در جریان و طی حمل هوایی وارد شده باشد.^{۳۵}

طبق پاراگراف ۲ ماده ۱۸، اگر متصدی حمل اثبات کند که تلف یا خسارت وارده ناشی از نقص ذاتی و عیب محموله، بسته بندی ناقص توسط دیگران، جنگ یا منازعه یا عمل مقام عمومی بوده است، از مسؤولیت مبری می‌شود. همچنین اگر متصدی اثبات کند که خسارات در اثر تقصیر یا فعل یا ترک فعل مدعی خسارت یا قائم‌مقام او بوده است، از مسؤولیت معاف می‌شود (ماده ۲۰). بنابراین در این کنوانسیون برای متصدی حمل و نقل فرض مسؤولیت شده است و صرف اثبات عدم تقصیر او را از مسؤولیت رها نمی‌کند.

نکته اول: به‌رغم قاعده مقرر شده فوق، در مورد خسارت ناشی از تأخیر در حمل و نقل هوایی برای متصدی «فرض تقصیر» شده است نه فرض مسؤولیت. زیرا اگر متصدی اثبات کند که وی و خدمه او تمامی تدابیر لازم برای جلوگیری از خسارت را به عمل آورده‌اند، از مسؤولیت مبری می‌شوند. (م ۱۹)

نکته دوم: در مورد خسارات وارده به بار همراه مسافر، این کنوانسیون بین دو حالت تفکیک قائل شده است. اگر بار همراه مسافر قبل از حمل چک شده باشد، همانند خود مسافر و کالای دیگر موضوع حمل، مسؤولیت متصدی نسبت به خسارات مفروض است. اما اگر بار مزبور چک نشده باشد، متصدی در صورتی مسؤول است که تقصیر کرده باشد، یعنی در صورت اخیر، برای مسؤول شناختن متصدی باید مدعی خسارت، تقصیر او را اثبات کند (پاراگراف ۲، ماده ۱۷).^{۳۶}

۳۴. برای ملاحظه متن ترجمه شده این کنوانسیون، نک: مجله حقوقی، دفتر خدمات حقوقی بین‌المللی، ش ۳۱، پاییز ۱۳۸۳، صص ۳۱۳ تا ۳۴۹ (ترجمه شده توسط آقای ماشاءالله بناء نیاسری).

۳۵. حمل و نقل هوایی شامل دوره‌ای است که کالا در اختیار متصدی حمل می‌باشد (پاراگراف ۳ ماده ۱۸).

۳۶. برای توضیح بیشتر مراجعه کنید: پابلو مندس دو لیون، «کنوانسیون مونترال؛ تجزیه و تحلیل برخی از جنبه‌های

ه) کنوانسیون ژنو در مورد حمل و نقل ترکیبی ۱۹۸۰

مبنای مسؤولیت عامل حمل و نقل ترکیبی (چند نوعی) در این کنوانسیون همانند مبنای مسؤولیت متصدی حمل و نقل دریایی در کنوانسیون هامبورگ است.

طبق ماده ۱۶ کنوانسیون ژنو، عامل حمل و نقل ترکیبی (چند نوعی) مسؤول زیان‌های ناشی از تلف و خسارات وارده به کالای موضوع حمل و همچنین تأخیر در تحویل خواهد بود، به شرطی که خسارات مزبور در مدتی که کالا تحت اختیار و مواظبت او بوده، وارد شده باشد. مگر اینکه اثبات کند که او خدمه و نمایندگانش تمامی اقدامات معقول را جهت جلوگیری از واقعه و نتایج آن انجام داده‌اند.

متن این ماده کاملاً شبیه متن پاراگراف اول ماده ۵ کنوانسیون هامبورگ است، بنابراین همانگونه که در مورد کنوانسیون هامبورگ گفته شد، در اینجا هم مسؤولیت عامل حمل و نقل مفروض است و او برای رهایی از مسؤولیت باید حادثه خارجی غیر قابل اجتناب را که باعث خسارت شده است ثابت کند نه صرفاً عدم تقصیر خود را.^{۳۷}

و) سایر کنوانسیون‌ها

- کنوانسیون ملل متحد در مورد مسؤولیت بهره‌برداران پایانه‌های حمل و نقل در تجارت بین‌الملل ۱۹۹۴، هم با عباراتی شبیه کنوانسیون هامبورگ و کنوانسیون ژنو برای بهره‌بردار مسؤولیت مفروض مقرر کرده است. (م ۵)

- همچنین کنوانسیون بین کشورهای آمریکایی در مورد قراردادهای حمل و نقل بین‌المللی از طریق جاده، برای متصدی فرض مسؤولیت می‌کند. متصدی حمل و نقل مسؤول تلف و خسارات وارده به کالا می‌باشد. مگر اینکه ثابت کند که خسارت وارده ناشی از قوه قاهره، نقض ذاتی کالا، تقصیر فرستنده یا اوضاع و احوال خاص در خصوص راهنمایی که در بارنامه درج شده بوده

روزآمد و ادغام شده سیستم ورشو، ترجمه ماشاءالله بنانیاسری، مجله حقوقی، دفتر خدمات حقوقی، ش ۳۱، پاییز ۸۳، صص ۲۹۲ تا ۲۹۷.

۳۷. نک: دکتر علیرضا محمدزاده وادقانی، «مسؤولیت و حقوق عامل حمل و نقل مرکب در معاهده ژنو ۱۹۸۰»، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی، ش ۵۰، زمستان ۷۹، صص ۶۹-۶۷؛ ماشاءالله بنانیاسری، «قرارداد حمل و نقل چند نوعی کالا؛ مطالعه‌ای در کنوانسیون سازمان ملل برای حمل و نقل چند نوعی بین‌المللی کالا همراه با مقارنه آن با حقوق تجارت ایران»، پایان‌نامه کارشناسی ارشد حقوق خصوصی، دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران، تابستان ۱۳۸۱، صص ۱۳۸-۱۳۴.

است. (م ۱۲)

همانگون که قبلاً ذکر شد، در هیچ‌کدام از کنوانسیون‌ها، برای متصدی حمل تعهد به وسیله با لزوم اثبات تقصیر (مسؤولیت مبتنی بر تقصیر اثبات شده)، و همچنین تضمین نتیجه (مسؤولیت مطلق)، قرار داده نشده است.

۴- مبنای مسؤولیت متصدی حمل و نقل در حقوق ایران

در حقوق ایران منابع موجود در مورد حمل و نقل و مسؤولیت متصدی حمل و نقل عبارتند از: قانون مدنی، قانون تجارت، قانون دریایی و قانون تعیین حدود مسؤولیت شرکت‌های هواپیمایی ایران در پروازهای داخل کشور و... با توجه به اینکه در این قوانین مبانی متفاوتی برای مسؤولیت متصدی حمل و نقل لحاظ شده است، بنابراین باید جداگانه بررسی شوند.

قبل از بررسی این قوانین، یک نکته لازم به یادآوری است و آن اینکه در بررسی مبنای مسؤولیت متصدی حمل و نقل در حقوق ایران، باید بین حمل و نقل داخلی و حمل و نقل بین‌المللی تفاوت قائل شویم. در حمل و نقل بین‌المللی، کشور ایران به بسیاری از کنوانسیون‌های بین‌المللی پیوسته است. بنابراین اگر دعوی در مورد مسؤولیت متصدی حمل و نقل در حمل و نقل بین‌المللی در دادگاه ایران مطرح شود، دادگاه باید بر اساس کنوانسیون‌های بین‌المللی که کشورمان در آن عضویت دارد، به دعوا رسیدگی کرده و تصمیم‌گیری نماید.^{۳۸} اما در دعوی راجع به حمل و نقل داخلی^{۳۹}، دیگر، کنوانسیون‌ها قابل اعمال نیستند،^{۴۰} و باید مقررات حقوق داخلی اعمال شوند. بنابراین آنچه در این مبحث مورد بررسی است، مبنای مسؤولیت متصدی حمل و نقل از مقررات کنوانسیون‌هایی است که ایران عضو آنها است و همانند قانون در کشور لازم‌الاجرا هستند. (ماده ۹ قانون مدنی)

الف) قانون مدنی

قانون مدنی قرارداد حمل و نقل را در مباحث مربوط به اجاره اشخاص آورده است. بنابراین این

۳۸. البته در این بررسی باید به شرایط و قلمرو اعمال کنوانسیون‌ها توجه و قابلیت اعمال آنها احراز شود.

۳۹. حمل و نقلی که در آن مبدأ و مقصد حمل در داخل کشور باشد.

۴۰. زیرا کنوانسیون‌ها بنا به تصریح خود آنها فقط در حمل و نقل بین‌المللی اعمال می‌شوند. به این دلیل که در حمل و نقل بین‌المللی است که بحث تعارض قوانین حاکم را مطرح می‌شود و هدف این کنوانسیون‌ها، متحدالشکل کردن قواعد حاکم جهت رفع مشکلات حل تعارض قوانین است.

قانون متصدی حمل و نقل را اجیر صاحب کالا تلقی می‌کند و صاحب کالا را مستأجر او می‌داند. بنا بر این طرز تلقی، تصرف متصدی حمل و نقل همانند هر اجیر دیگری، تصرف امانی محسوب شده و تابع قواعد مربوط به امانت است، لذا بنابه اصل «لیس علی الامین الا الیمین» متصدی حمل و نقل مسؤول خسارات وارده به کالا نخواهد بود مگر اینکه تقصیر او ثابت شود.

ماده ۵۱۶ ق.م. مقرر می‌کند: «تعهدات متصدیان حمل و نقل، اعم از اینکه از راه خشکی یا آب یا هوا باشد، برای حفاظت و نگهداری اشیایی که به آنها سپرده می‌شود، همان است که برای امانتداران مقرر است؛ بنابراین در صورت تفریط یا تعدی مسؤول تلف یا ضایع شدن اشیایی خواهند بود که برای حمل و نقل به آنها داده می‌شود و این مسؤولیت از تاریخ تحویل اشیاء به آنان خواهد بود.»

بنابراین، طبق این ماده متصدی در صورتی مسؤول است که مرتکب تقصیر (تعدی یا تفریط) شده باشد و اثبات این تقصیر بر عهده مدعی خسارت است.

ب) قانون تجارت

قانون تجارت رویکرد کاملاً متفاوتی با قانون مدنی اتخاذ کرده است. ماده ۳۸۶ قانون تجارت در مبحث قرارداد حمل و نقل و در خصوص مسؤولیت متصدیان حمل و نقل مقرر می‌کند: «اگر مال‌التجاره تلف یا گم شود، متصدی حمل و نقل مسؤول قیمت آن خواهد بود، مگر اینکه ثابت نماید تلف یا گم شدن مربوط به جنس خود مال‌التجاره یا مستند به تقصیر ارسال‌کننده یا مرسل‌الیه و یا ناشی از تعلیماتی بوده که یکی از آنها داده‌اند و یا مربوط به حوادثی بوده که هیچ متصدی مواظبی نیز نمی‌توانست از آن جلوگیری کند.»

آنگونه که از این ماده برمی‌آید، جهت مسؤولیت متصدی، اثبات تقصیر او نیاز نیست و به علاوه اثبات عدم تقصیر هم او را از مسؤولیت رها نمی‌کند. تنها اثبات اینکه ورود خسارت هیچ ارتباطی با متصدی ندارد می‌تواند او را معاف کند. بنابراین این ماده برای متصدی فرض مسؤولیت می‌کند.

تحلیل این ماده با توجه به ماهیت قراردادی رابطه بین متصدی و صاحب کالا باید صورت گیرد. همانگونه که بعضی از اساتید بیان کرده‌اند، در اینجا تعهد متصدی حمل، تعهد به نتیجه است؛ به این معنا که متصدی تعهد می‌کند که کالا را سالم به مقصد برساند، و لذا اگر کالا تلف شود یا هنگام تحویل ناقص باشد و خسارت دیده باشد، فرض می‌شود که متصدی به تعهد خود عمل

نکرده است و لذا مسؤل خواهد بود.^{۴۱} برای رهایی از مسؤلیت، لازم است که متصدی عامل یا حادثه خارجی را اثبات کند، و نه تنها اثبات تقصیر او لازم نیست، اثبات عدم تقصیر هم او را از مسؤلیت معاف نمی‌کند.

ظاهراً، قانون مدنی (م ۵۱۶) و قانون تجارت (م ۳۸۶) از مبانی مختلفی پیروی کرده‌اند، در قانون مدنی مسؤلیت مبتنی بر تقصیر اثبات شده و در قانون تجارت مسؤلیت مفروض مقرر شده است. با توجه به اینکه قانون تجارت بعد از قانون مدنی به تصویب رسیده است، لذا بعضی معتقدند که از این جهت قانون تجارت قانون مدنی را نسخ ضمنی کرده است.^{۴۲} اما در مقابل بعضی اساتید به عدم نسخ و جمع این دو ماده اعتقاد دارند.^{۴۳}

آنچه قابل ذکر است این است که قانون تجارت از این جهت خاص بوده و تصدی به حمل و نقل عملی تجاری محسوب می‌شود، بنابراین اگر قائل به نسخ هم شویم، باز هم نسخ جزئی خواهد بود و فقط در حمل و نقل‌های تجاری قانون تجارت جایگزین قانون مدنی می‌شود؛ لذا در حمل و نقل غیر تجاری کماکان قانون مدنی حاکم است.

ج) قانون دریایی ۱۳۴۳

قانون دریایی با توجه به اینکه مقررات مربوط به مسؤلیت را دقیقاً از کنوانسیون بروکسل (مقررات لاهه) گرفته است، لذا از جهت مبنای مسؤلیت همانند آن کنوانسیون می‌باشد. طبق ماده ۵۴ قانون دریایی متصدی باربری موظف است قبل از هر سفر و در شروع آن مراقبت لازم را جهت آماده کردن کشتی برای دریانوردی و فراهم آوردن تجهیزات و کارکنان و سردخانه و کلیه قسمت‌های کشتی به عمل آورد.

بنابر ماده ۵۵ این قانون، متصدی باربری در صورتی مسؤل خسارات وارده به کالا است که در آماده نمودن کشتی برای دریانوردی و تأمین احتیاجات آن سعی و اهتمام کافی مبذول نکرده باشد. این پاراگراف اضافه می‌کند: «هر گاه خسارت وارده ناشی از عدم قابلیت دریانوردی باشد، متصدی باربری برای معافیت از مسؤلیت باید اعمال سعی و مراقبت را از ناحیه خود ثابت کند». در پاراگراف دوم این ماده هم یکسری عوامل و شرایطی پیش‌بینی شده است که با اثبات آنها متصدی

۴۱. ناصر کاتوزیان، عقود معین، ج ۱، ش ۳۰۰ و ۳۰۱.

۴۲. سعید خردمندی، وکالت در حقوق تجارت و تطبیق آن با فقه، چاپ اول، قم، بوستان کتاب، ۱۳۸۲، ص ۲۷۴.

۴۳. نک: ناصر کاتوزیان، همان، صص ۴۱۵ و ۴۱۶.

از مسؤولیت معاف می‌شود. این عوامل شبیه قوه قاهره هستند. با جمع این مقررات، نویسندگان نتیجه واحدی نگرفته‌اند: برخی، مسؤولیت متصدی حمل و نقل دریایی را مبتنی بر تقصیر می‌دانند، آنگونه که در قانون مدنی مقرر شده است.^{۴۴} بعضی دیگر معتقدند که در قانون دریایی همانند قانون تجارت برای متصدی حمل و نقل دریایی، اماره مسؤولیت برقرار شده است. زیرا در دعوی فرستنده یا گیرنده کالا علیه متصدی حمل و نقل، کافی نیست که متصدی باربری ثابت کند که تقصیر نکرده، بلکه باید ثابت کند که حادثه معلول یک علت خارجی است که به او مربوط نیست.^{۴۵} همانگونه که در بحث از کنوانسیون بروکسل گفته شد و به تبع آن در قانون دریایی ایران، تعهد متصدی حمل دریایی تعهد به وسیله است، منتها قانون در صورت ورود خسارت برای او فرض تقصیر کرده است؛ بنابراین مسؤولیت او مبتنی بر تقصیر مفروض است و متصدی با اثبات انجام مراقبت و سعی و کوشش متعارف در جلوگیری از خسارت (یعنی عدم تقصیر) از مسؤولیت معاف می‌شود، و پاراگراف ۲ ماده ۵۴، ناظر به جایی است که متصدی نتواند یا نخواهد عدم تقصیر را اثبات کند که در این صورت با اثبات یکی از عوامل مذکور در آن ماده از مسؤولیت معاف می‌شود.

د) قانون تعیین حدود مسؤولیت شرکت‌های هواپیمایی ایران در پروازهای داخل

کشور

این قانون که به صورت ماده واحده در تاریخ ۱۳۶۴/۸/۱۹ به تصویب رسیده است، مقرر می‌دارد:

«مسؤولیت شرکت‌های هواپیمایی ایران در مورد حمل و نقل مسافری، بار و اثاثیه در پروازهای داخل کشور در حدود مسؤولیت مقرر در پروازهای بین‌المللی مذکور در کنوانسیون مربوط به یکسان کردن برخی از مقررات حمل و نقل هوایی منعقد در ورشو و پروتکل اصلاحی آن که در لاهه به امضا رسیده است، می‌باشد.»

آنچه که مسلم است این که محدوده مسؤولیت متصدیان حمل و نقل هوایی بین‌المللی و

۴۴. هوشنگ امید، حقوق دریایی، ج ۱، مدرسه عالی بیمه، تهران، خرداد ۱۳۵۳، صص ۲۵۷-۲۵۶؛ یدالله اثنی‌عشری؛ «مسؤولیت متصدی حمل و نقل دریایی»، پایان‌نامه کارشناسی ارشد حقوق خصوصی، دانشکده علوم انسانی دانشگاه تربیت مدرس، ۱۳۶۸، ص ۸۳

۴۵. محمد هاشم صمدی اهری، مسؤولیت مدنی متصدی حمل و نقل دریایی، ج ۱، روزنامه رسمی کشور، ۱۳۷۳، صص ۵۰-۴۹.

داخلی در حقوق ایران طبق این ماده واحده و کنوانسیون ورشو که کشورمان در سال ۱۳۵۴ به عضویت آن درآمده، یکسان شده است، بنابراین مثلاً در صورت فوت یا خسارت بدنی و نقص عضو وارد به یک مسافر، دیگر مقررات دیه قانون مجازات اسلامی اعمال نمی‌شود، بلکه میزان جبران خسارت طبق این ماده واحده مشخص می‌گردد.

اما آنچه مورد بحث است اینکه آیا کنوانسیون ورشو از جهت مبنای مسؤولیت هم در حقوق داخلی اعمال می‌شود یا خیر؟ از یک طرف، می‌توان گفت که این ماده واحده کلیه مقررات مربوط به مسؤولیت مذکور در کنوانسیون ورشو را در حمل و نقل هوایی داخلی لازم‌الاجرا می‌داند. بنابراین نه تنها از حیث «میزان مسؤولیت» (ماده ۲۲ کنوانسیون)، بلکه از جهات دیگر هم، از جمله مبنای مسؤولیت، باید این کنوانسیون را در حمل و نقل هوایی داخلی اجرا کرد. اگر اینگونه باشد، مبنای مسؤولیت متصدی حمل هوایی، «تقصیر مفروض» خواهد بود (ماده (۱) ۲۰ کنوانسیون ورشو).

از طرف دیگر می‌توان استدلال کرد که هدف قانون این بوده که صرفاً محدوده مسؤولیت متصدی را در جبران خسارت مشخص کند. این مطلب هم از عنوان قانون بر می‌آید و هم از عبارات آن. زیرا عنوان قانون «تعیین حدود مسؤولیت...» می‌باشد و در متن قانون هم گفته شده است که مسؤولیت متصدی در **حدود مسؤولیت** مقرر در کنوانسیون ورشو است. به علاوه از آنجا که اگر این کنوانسیون از حیث مبنای مسؤولیت در حقوق داخلی اجرا نشود، موضوع تابع قانون تجارت (ماده ۳۸۶) خواهد بود، از این جهت به نفع صاحبان کالا است. زیرا از یکسو رویکرد مقررات بین‌المللی و داخلی در خصوص مسؤولیت متصدی حمل و نقل این است که از فرستنده یا گیرنده کالا و یا مسافر در مقابل متصدی حمایت کنند و از سوی دیگر مسؤولیت متصدی در قانون تجارت شدیدتر از کنوانسیون ورشو است، بنابراین به نفع صاحبان کالا یا مسافری خواهد بود که قانون تجارت از این حیث اعمال شود.

بنابراین غیر از حمل و نقل دریایی که تابع قانون دریایی بوده و مسؤولیت متصدی حمل در آن مبتنی بر تقصیر مفروض است، در سایر انواع حمل و نقل داخلی، قانون تجارت اعمال می‌شود که در آن تعهد متصدی حمل، تعهد به نتیجه بوده و مسؤولیت او مفروض است.

نتیجه‌گیری

با بررسی تفصیلی که انجام شد، می‌توان نتایج ذیل را از مقاله حاضر بیان کرد:

۱. به علت اهمیت حمل و نقل، مخصوصاً از جنبه بین‌المللی و تأثیر بسزای آن در رونق

تجارت بین‌الملل، و همچنین ضرورت یکپارچه کردن مقررات حاکم بر آن، کنوانسیون‌های بسیاری به تصویب رسیده که در توسعه این شاخه از حقوق نقش فراوان داشته است.

۲. ماهیت مسئولیت متصدی حمل و نقل «قراردادی» است. به این صورت که رابطه متصدی با مسافر یا صاحبان کالا یک رابطه قراردادی است و به موجب آن متصدی تعهداتی را بر عهده می‌گیرد، لذا در صورت عدم انجام آن تعهدات، مسئولیت او تابع مفاد قرارداد و ماهیت تعهدات خواهد بود.

۳. مبنای مسئولیت متصدی را هم قاعداً باید بر اساس ماهیت مسئولیت او بررسی کرد و در این جهت تفکیک «تعهد به نتیجه» و «تعهد به وسیله» کارساز خواهد بود. کنوانسیون‌های بین‌المللی نیز مسئولیت متصدی را به «مسئولیت مبتنی بر تقصیر اثبات شده»، «مسئولیت مبتنی بر تقصیر مفروض» و «مسئولیت مفروض» تقسیم کرده‌اند که قابل تطبیق بر تفکیک تعهد به نتیجه و وسیله است.

۴. در بین کنوانسیون‌های بین‌المللی، کنوانسیون ورشو (۱۹۲۹) و کنوانسیون بروکسل (۱۹۲۴) مسئولیت مبتنی بر تقصیر مفروض را پذیرفته‌اند و کنوانسیون‌های هامبورگ (۱۹۷۸)، مونترال (۱۹۹۹)، CMR (۱۹۵۶)، CIM (۱۹۷۰) و ژنو (۱۹۸۰) مسئولیت مفروض را مقرر کرده‌اند.

۵. در حقوق ایران، قانون مدنی (ماده ۵۱۶)، مسئولیت مبتنی بر تقصیر اثبات شده را مقرر کرده است. قانون دریایی مسئولیت مبتنی بر تقصیر مفروض را پذیرفته و قانون تجارت مسئولیت مفروض را برقرار کرده است. در تفسیح این قوانین می‌توان گفت که باید حمل و نقل‌های تجاری و با اجرت را از سایر حمل و نقل‌ها تفکیک کرد. حمل و نقل‌های غیر تجاری تابع قانون مدنی هستند، اما حمل و نقل‌های تجاری، در مورد حمل و نقل دریایی باید قانون دریایی را اعمال کرد و در سایر موارد قانون تجارت را. منتهای مراتب در هر مورد قاضی باید به ماهیت تعهد متصدی توجه کند؛ اگر تعهد به نتیجه را پذیرفته باشد، باید طبق آن عمل کند و اگر تعهد به وسیله را بر عهده گرفته باشد، باید بر اساس آن مسئولیت او را بررسی کند.

فهرست منابع

۱. ابراهیمی، امامعلی، «بررسی تطبیقی مسئولیت متصدی حمل و نقل زمینی با توجه به کنوانسیون بین‌المللی جاده‌ای»، پایان‌نامه کارشناسی ارشد حقوق خصوصی، دانشکده حقوق دانشگاه شهید بهشتی، ۱۳۷۰.
۲. اثنی‌عشری، یدالله، «مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی»، پایان‌نامه کارشناسی ارشد حقوق

- خصوصی، دانشکده علوم انسانی دانشگاه تربیت مدرس، ۱۳۶۸.
۳. امید، هوشنگ، **حقوق دریایی**، ج ۱، مدرسه عالی بیمه، تهران، خرداد ۱۳۵۳.
۴. بابایی، ایرج، «مبنای مسؤلیت کارفرمایان در ماده ۱۲ قانون مسؤلیت مدنی»، **مجله پژوهش حقوق و سیاست**، دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه علامه طباطبایی، سال سوم، شماره پنجم، پاییز و زمستان ۱۳۸۰، صص ۱۴ تا ۳۸.
۵. بناء نیاسری، ماشاءالله، «قرارداد حمل و نقل چند نوعی کالا؛ مطالعه‌ای در کنوانسیون سازمان ملل برای حمل و نقل چند نوعی بین‌المللی کالا همراه با مقارنه آن با حقوق تجارت ایران»، **پایان‌نامه کارشناسی ارشد حقوق خصوصی**، دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران، تابستان ۱۳۸۱.
۶. جبر کومانی، لطیف، **مسئولیه الناقل البحری**، الطبعه الاولى، الدار العلمیه الدولیه للنشر و التوزیع و دارالتقافه للنشر و التوزیع، عمان، الاردن، ۲۰۰۱.
۷. خردمندی، سعید، **وکالت در حقوق تجارت و تطبیق آن با فقه**، چاپ اول، قم، بوستان کتاب، ۱۳۸۲.
۸. دموگ، تعهدات، ج ۵، ش ۵۹۹، به نقل از کاتوزیان، ناصر، **قواعد عمومی قراردادها**، ج ۴، چاپ سوم، تهران، شرکت سهامی انتشار، ۱۳۸۰.
۹. شهیدی، مهدی، **حقوق مدنی**، ج ۳، آثار قراردادها و تعهدات، چاپ اول، تهران، انتشارات مجد، ۱۳۸۲.
۱۰. صمدی اهری، محمدهاشم، **مسئولیت مدنی متصدی حمل و نقل دریایی**، روزنامه رسمی کشور، ۱۳۷۳.
۱۱. عیسایی تفرشی، محمد و محمدرضا کامیار، «مبنای مسؤلیت مدنی متصدی حمل و نقل در کنوانسیون حمل و نقل ترکیبی بین‌المللی کالا و مقایسه آن با حقوق ایران»، **فصلنامه علوم انسانی مدرس**، دانشکده علوم انسانی دانشگاه تربیت مدرس، دوره پنجم، ش ۴، زمستان ۱۳۸۰.
۱۲. فخاری، امیرحسین، «نگاهی به رأی اصراری شماره ۳ مورخ سال ۱۳۷۷ هیأت عمومی دیوانعالی کشور در زمینه انعقاد قرارداد حمل و نقل توسط نماینده»، **مجله تحقیقات حقوقی**، دانشکده حقوق دانشگاه شهید بهشتی، شماره ۳۴-۳۳، سال ۱۳۸۰.
۱۳. کاتوزیان، ناصر، **عقود معین**، ج ۱، چاپ هفتم، تهران، شرکت سهامی انتشار، ۱۳۷۸.
۱۴. کنوانسیون مونترال در مورد حمل و نقل هوایی ۱۹۹۹، **مجله حقوقی**، دفتر خدمات حقوقی بین‌المللی، ترجمه ماشاءالله بناء نیاسری، ش ۳۱، ۱۳۸۱، صص ۳۱۳ تا ۳۹۰.
۱۵. محمدزاده وادقانی، علیرضا، «کنوانسیون ۱۹۷۸ در مورد حمل و نقل دریایی (قواعد هامبورگ)»، **مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی**، ش ۳۲، تیرماه ۱۳۷۳.
۱۶. محمدزاده وادقانی، علیرضا، «مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی»، **مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی**، ش ۵۵، بهار ۱۳۸۱.

۱۷. محمدزاده وادقانی، علیرضا، «مسئولیت و حقوق عامل حمل و نقل مرکب در معاهده ژنو ۱۹۸۰»، *مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی*، ش ۵۰، زمستان ۱۳۷۹.
۱۸. مندرس دو لیون، پابلو، «کنوانسیون مونترال؛ تجزیه و تحلیل برخی از جنبه‌های روزآمد و ادغام شده سیستم ورشو»، ترجمه ماشاءالله بنانیاسری، *مجله حقوقی*، دفتر خدمات حقوقی، ش ۳۱، پاییز ۸۳.
۱۹. هاشمی‌زاده، سیدعلیرضا، «مبنای مسئولیت متصدی حمل دریایی کالا؛ مقررات لاهه، مقررات هامبورگ و حقوق اسلامی»، *فصلنامه پژوهشی دانشگاه امام صادق*، شماره ۹، بهار ۱۳۷۸.
20. Hill, D.J. & A.D. Messent, *CMR: Contracts for the International Carriage of goods by Road*, London: Lloyd's of London, 1984.
21. <http://www.lexmercatoria.org>
22. Inter-American Convention on Contracts for the International Carriage of Goods by Road, 1989. Available at: <http://www.oas.org/juridico/english/treaties/b-55.htm>.
23. Lowe, "Commentary on the Convention of 19th May 1956 on the Contract for the International Carriage of Goods by road (CMR)", *European Transportation Law Journal*, 1976.
24. Schelin, Johan, "CMR Liability in a Law & Economics Perspective", 2004, Available in: <http://www.juridicum.su.se/transport/Forskning/artiklar/Scandinavian.pdf>
25. Tetley, William, "Proving the Contract or Tort", Available at: <http://www.mcgill.ca/maritimelaw>
26. Tetley, William, "The Burden And Order of Proof in Maritime Cargo Claims"; Available at: <http://upload.mcgill.ca/maritimelaw/ch6.pdf>
27. UN Convention on the Liability of Operators of Transport Terminals in International Trade 1994. Available at: <http://www.jus.uio.no/lm/un.transport.terminal.operators.liability.convention.1994/pre>
28. Wilson, John F., *Carriage of Goods By Sea*, Fourth Edition, Longman: Pearson Education, Great Britain, 2001, pp. 9-13.

JOURNAL OF LEGAL RESEARCH

VOL. VII, No. 2

Articles

- The ICC and Issue of Arrest Warrant for *Al Bashir*
- Homicide or Injury in Battle
- Research & Development in Nanotechnology and Right to Health
- Challenges of the Concept of “Combatant” in International Humanitarian Law
- Merging Commercial Companies in the Iranian Laws
- Sanction against Iranian Aviation: An Approach to the Chicago Convention

Special Issue: Challenges of Real Estate Transactions in the Iranian Legal System

- The Role of Official Documents in Real Estate Transactions
- Role of Notaries Public in Regulating Real Estate Transactions and its Legal Vacuums
- Deficiencies Caused by the Insertion of Regional rather than Actual Prices
- Advance Selling of Flats: Legal Nature and Working Procedures for Official Registrations
- Proving the Claim of Ownership: A Legal Analysis

Critique: The Draft of Iranian Commercial Code

- The Method of the Drafting the Commercial Code
- The 2005 Cabinet Draft to Modify the Commercial Code
- The 1-6 Chapters of the Commercial Draft
- The 5 & 7 Chapters of the Commercial Draft
- Independent Guarantees in the Provisions of the Commercial Draft
- Merging Companies in the Commercial Draft

ISSN: 1682-9220



S. D. I. L.

The S.D. Institute of Law

Research & Study