

مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل در حقوق ایران و کنوانسیون‌های بین‌المللی (سی ام آر- ورشو)

محسن ایزانلو، استادیار، دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دانشگاه تهران، تهران، ایران
افروز صمدی*، دانشجوی کارشناسی ارشد، دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دانشگاه تهران، تهران، ایران
دریافت: ۱۳۹۲/۰۵/۲۵ - پذیرش: ۱۳۹۲/۱۲/۰۵

چکیده

گسترش و اهمیت حمل و نقل تجاری به شیوه‌های گوناگون اعم از زمینی، هوایی و دریایی از یک سو و تلاش ایران برای پیوستن به سازمان تجارت جهانی و لزوم هماهنگی قوانین داخلی با کنوانسیون‌های بین‌المللی از سوی دیگر، سلسله مباحثی را در این راستا مطرح نموده که نیاز به بررسی هرچه بیشتر دارد. از جمله این موارد، انتخاب مبنایی مناسب برای مسئولیت متصدی حمل و نقل است. مبنایی که ضمن جلوگیری از ورود ضرر به متصدی، منافع صاحب کالا را به بهترین نحو تأمین کرده و با روح قوانین مصوب در این زمینه سازگاری بیشتری داشته باشد. بنابراین، این مقاله برای پاسخ به این سؤال که مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل چیست با ارایه تفسیری جدید از قوانین موجود به تفکیک میان وظایف او روی آورده، در خصوص وظایف تخصصی وی مبنای مسئولیت محض و در خصوص سایر وظایف، مسئولیت مبتنی بر تقصیر را پذیرفته است. چرا که این تفسیر هم سنگینی بار اثبات تقصیر را از دوش صاحب یا فرستنده کالا برمی‌دارد و هم دقت و توجه متصدی را در راستای انجام وظایف خود افزایش می‌دهد. با امید این که این شیوه تفسیر ضمن برطرف کردن معایب مبنای مطرح شده در قانون مدنی و تجارت در راستای تأمین هرچه بیشتر منافع دو طرف (متصدی و صاحب کالا) کام بردارد.

واژه‌های کلیدی: متصدی حمل و نقل، مسئولیت محض، مسئولیت مبتنی بر تقصیر، کنوانسیون ورشو، کنوانسیون سی ام آر، وظایف تخصصی

۱- مقدمه

این موضوع را هرچه بیشتر نمایان می‌سازد، لذا آشکار شدن تفاوت‌ها و شباهت‌های موجود میان آنها از یک سو و تعیین مبنای برتر که در جهت تأمین منافع هر دو طرف گام برمی‌دارد از سوی دیگر از جمله موارد اهمیت این موضوع به حساب می‌آید. در همین راستا این مقاله در دو فصل در پی پاسخ‌گویی به این پرسش بنیادین است که مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل چیست؟ در فصل اول به بررسی مبنای سستی در این راستا پرداخته و در دو مبحث جداگانه به رویه قانون مدنی و قانون تجارت اشاره می‌شود. ولی به نظر می‌رسد هر دوی این مبنای دارای کاستی‌هایی است که لزوم روی آوردن به مبنای جدید را پیش می‌کشد؛ زیرا نظریه سستی قانون مدنی تمام بار اثبات تقصیر

پیشرفت روز افزون تجارت و استفاده گسترده از روش‌های حمل و نقل تجاری مسئله‌ای است که امروزه بر هیچ کس پوشیده نیست. به موازات این بهره‌برداری روز افزون، سؤالات زیادی در حوزه‌های گوناگون مطرح شده که نیازمند بررسی هر چه بیشتر است. یکی از این حوزه‌ها، مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل است. یکی از مهم‌ترین مسایل مطرح شده در این زمینه این است که مبنای مسئولیت متصدی باید چگونه تفسیر شود تا هم منافع او تأمین گردد و هم ضرری متوجه صاحب کالا نشود. از طرف دیگر بحث پیوستن ایران به سازمان تجارت جهانی و لزوم هماهنگی قوانین داخلی با کنوانسیون‌های بین‌المللی که پیشنهاد لایحه جدید تجارت هم گامی در این راستا است، لزوم بررسی

۲-۱- مسئولیت مبتنی بر تقصیر

در میان قوانین داخلی، قانون مدنی به نسبت سایر قوانین موجود در رابطه با مسئولیت متصدی حمل، شیوه‌ای متفاوت در پیش گرفته و بحث پیرامون آن را ذیل فصل چهارم، تحت عنوان اجاره اشخاص مطرح نموده است. مواد ۵۱۶ و ۵۱۷ در این بخش به متصدی اختصاص داده شده، جایی که صراحتاً در ماده ۵۱۶، متصدی را مانند امین و شرط مسئولیت وی را تعدی و تفریط می‌داند. از این رو مراجعه به موادی که حدود مسئولیت امین را مشخص کرده راه‌گشا است.

در ماده ۶۱۴ ق.م. گفته شده: "امین ضامن تلف یا نقصان مالی که به او سپرده شده است نمی‌باشد مگر در صورت تعدی یا تفریط" و این، خود تأییدی است بر مفاد ماده ۵۱۶. از طرف دیگر در ماده ۶۱۵ هم امین را مسئول وقایعی که دفع آن در حیطه اقتدارش نیست، ندانسته است. از مجموع مواد فوق می‌توان دریافت که مسئولیت امین، به نوعی تعهد به وسیله است و او باید تلاش خود را برای حفاظت از مال به کار گیرد ولی در نهایت ید او ید امانی بوده و در صورت بروز خسارت، تقصیر وی باید از جانب مدعی ثابت شود. مسئولیت مبتنی بر تقصیر هم که موضوع این مبحث است، دقیقاً به همین معناست و برای این که زیان دیده بتواند خسارت خود را دریافت نماید، باید تقصیر طرف مقابل را ثابت نماید (کاتوزیان، ۱۳۸۸).

نکته دیگر در خصوص مسئولیت امین این است که صرف وقوع حادثه خارجی، امین را بری نکرده بلکه در صورتی این براءت حاصل می‌شود که امین تلاش خود را برای دفع حادثه کرده یا به عبارت دیگر توان دفع حادثه را نداشته باشد^۱ (کاتوزیان، ۱۳۸۹).

لازم به ذکر است که موارد گفته شده در بالا تفاوت چندانی با نظر عده‌ای که قائل به تفکیک میان اتلاف و تلف هستند، ندارد. با این توضیح که طبق قاعده "مَنْ أَتْلَفَ مَالَ الْغَيْرِ فَهُوَ كَضَامِنٍ" در موارد اتلاف، امین در هر صورت مسئول است و در این خصوص، تقصیر او شرط نبوده و صرف انتساب عمل به وی کفایت می‌کند (ولایی، ۱۳۸۷). موضوعی که ماده ۳۲۸ ق.م. هم به آن اشاره کرده است. ولی در صورت تلف شدن مال، تقصیر امین باید ثابت شود و بار اثباتی به عهده مدعی است چرا که "لَيْسَ عَلَى الْأَمِينِ إِلَّا الْيَمِينُ" (هاشمی‌زاده، ...). با این توضیح عده‌ای در

را به عهده صاحب کالا گذاشته که این موضوع با دشواری‌های بسیاری همراه است. قانون تجارت هم که تا حدی در جهت رفع این کاستی‌ها گام برداشته، باز هم تمام جوانب را در نظر نگرفته است. زیرا از یک طرف طبق قاعده "مَنْ لَهُ الْعُنْمُ فَعَلَيْهِ الْعُرْمُ" متصدی که در قبال کارهای خود دستمزدی گزاف دریافت می‌کند باید مسئولیت هرگونه عیب و نقص را هم بپذیرد. از سوی دیگر صاحب کالا به دلیل تخصص متصدی به او اعتماد کرده و اصولاً علت مراجعه او به متصدی همین تخصص است به همین دلیل برای حمایت از صاحب کالا و حفظ منافع او باید حوزه مسئولیت متصدی را اندکی گسترش داد. پیشنهادی که در این مقاله ارائه شده و فصل دوم در پی اثبات آن می‌باشد این است که میان مسئولیت‌های گوناگون متصدی تفکیک قائل شده و آنها را به دو دسته وظایف تخصصی و غیر تخصصی تقسیم نماییم. در خصوص دسته اول که عموماً شامل وظایفی است که صرفاً در تخصص متصدی قرار داشته و قانون هم در خیلی موارد به آنها اشاره کرده، مبنای مسئولیت محض و در مورد دسته دوم که در حیطه صلاحیت فرستنده قرار داشته و مستند به فعل اوست، مبنای تقصیر مفروض را بپذیریم. گویی که در مورد دسته اول، بروز هرگونه عیب و نقصی در کالا به منزله تقصیر متصدی است و تنها اثبات قوه قاهره باعث براءت وی می‌گردد.

لازم به ذکر است با توجه به بلندمدت بودن تغییر قانون فعلی یا تصویب لایحه جدید، ارائه تفسیری جدید از مواد که مطابق با هدف فوق باشد، راه کاری کوتاه‌مدت و مفید به نظر می‌رسد که این مقاله در جهت تحقق این مهم گام برداشته و به بررسی نمونه‌های آن در قوانین داخلی و کنوانسیون‌های بین‌المللی پرداخته است. از میان کنوانسیون‌ها با توجه به نقش کنوانسیون ورشو در زمینه حمل و نقل هوایی و نقص قوانین داخلی در این زمینه و همچنین اهمیت کنوانسیون سی ام آر به این دو مورد اشاره خواهد شد.

۲- مسئولیت مبتنی بر تقصیر و تقصیر مفروض

متصدی حمل و نقل

در این فصل طی دو مبحث جداگانه به رویکرد دو قانون داخلی که متعرض این موضوع شده‌اند - یعنی قانون مدنی و قانون تجارت - پرداخته و مبنای هر کدام را بررسی می‌نماییم.

است. طبق ماده اخیر، متصدی ضامن تلف یا نقص اموال واگذار شده به او است، مگر این‌که ثابت نماید به دلیل حادثه‌ای غیرمترقبه یا فورس ماژور بوده. همان‌گونه که ملاحظه می‌شود در این ماده تنها وجود حادثه فورس ماژور یا غیرمترقبه از عوامل معافیت متصدی به حساب آمده و پذیرش این مورد، مبنای مسئولیت او را به مسئولیت محض^۲ نزدیک‌تر می‌کند تا مسئولیت مبتنی بر تقصیر مفروض. از طرف دیگر قانون تجارت متصدی را مسئول تلف یا نقص کالا محسوب کرده مگر این‌که ثابت نماید یا تقصیری متوجه طرف قرارداد بوده که به زیان خود عمل کرده یا علتی خارجی باعث بروز این تلف و نقص شده است. به همین دلیل اثبات عدم تقصیر متصدی به تنهایی برای رفع مسئولیت وی کافی نیست (کاتوزیان، ۱۳۸۷). نکته‌ای که باید در ادامه ذکر کرد این است که تقصیرات طرف قرارداد ریشه در وظایفی دارد که به طور خاص، در حیطه وظایف او می‌باشد.

از طرف دیگر در ماده ۳۸۸ ق.ت مسئولیت متصدی را به صورت مطلق، ناشی از حوادثی بیان کرده که در طول مدت حمل و نقل واقع می‌شود. حال اگر ماده ۳۸۶ را به نوعی مخصص این ماده و بیان‌کننده معافیت‌های قانونی ذکر شده در این راستا در نظر گرفته شود، باید گفت که اولاً این ماده قبل از ماده ۳۸۸ آمده و ثانیاً تمامی موارد ذکر شده در این ماده به نوعی از حیطه وظایف و تخصص متصدی خارج است مانند جنس مال التجاره یا تقصیر مرسل الیه. قسمت آخر این ماده هم که از حوادثی نام می‌برد که "هیچ متصدی مواظبی نیز نمی‌توانسته از آن جلوگیری نماید" اشاره به همان حوادث فورس ماژور یا غیرمترقبه دارد که در قانون مدنی فرانسه نیز ذکر شده است.

از مجموع مسایل گفته شده می‌توان بهره جست و تفاوتی میان انواع مسئولیت‌های متصدی حمل قائل شد و وظایف تخصصی او را از وظایف دیگر جدا کرد. در خصوص وظایف دیگر متصدی که نیازمند تخصص وی نیست، می‌توان طبق ظاهر مواد قانون تجارت و مبنای مسئولیت تقصیر مفروض عمل نموده و در خصوص وظایف تخصصی او، مبنای مسئولیت محض را که چندان با مواد ذکر شده در قوانین مختلف در تعارض نیست، برگزید.

در بخش بعدی به دیگر قوانینی که تا حدی اثبات‌کننده نظریه فوق است، اشاره خواهد شد.

امانی بودن ید باربر تردیدی نداشته و تنها در مورد صدق عنوان اتلاف یا تلف بر مصادیق گوناگون نابودی مال، اختلاف نظر دارند (محقق داماد، ۱۳۸۹).

از مجموع نکات فوق و با توجه به مقدمه گفته شده استنباط می‌شود که مسئولیت متصدی حمل هم به مانند امین، مبتنی بر تقصیر است و با اثبات تعدی یا تفریط وی از جانب مدعی، مسئول تلف یا ضایع شدن اشیاست (مزدارانی، ۱۳۸۹).

در میان رأی‌های هیئت عمومی دیوان عالی کشور هم می‌توان آرای را یافت که طبق رویکرد ذکر شده در قانون مدنی صادر گشته است، از جمله رأی اصراری به شماره ۲۸۰۸-۳۹/۱۲/۱۷ که در آن به دلیل این‌که تقصیر متصدی ثابت نشد، مسئولیتی هم برعهده وی قرار نگرفت (عرفانی، ۱۳۸۵).

۲-۲- مسئولیت مبتنی بر تقصیر مفروض

قانون تجارت در باب هشتم ذیل عنوان "قرارداد حمل و نقل" به تشریح مسئولیت متصدی پرداخته و در ماده ۳۸۶ متصدی را مسئول تلف یا گم شدن مال التجاره می‌داند مگر این که "... ثابت نماید تلف یا گم شدن مربوط به جنس خود مال التجاره یا مستند به تقصیر ارسال‌کننده یا مرسل الیه 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 نماید..." طبق این قسمت از ماده، تقصیر متصدی مفروض بوده، لذا خود باید ثابت کند که مرتکب تقصیر نشده است. یعنی بر خلاف مبنای پذیرفته شده در قانون مدنی، اثبات تقصیر متصدی لازم نیست بلکه متصدی باید عامل خسارت را تعیین نموده و ثابت کند که خسارت وارده هیچ ارتباطی با او نداشته است. از این حیث می‌توان گفت که قانون تجارت رویه‌ای متفاوت از قانون مدنی در پیش گرفته و مبنای مسئولیت را تقصیر مفروض دانسته است (مزدارانی، ۱۳۸۹). با توجه به خاص بودن قانون تجارت و تناسب بیشتر آن با روح معاملات تجاری، این قانون در خصوص متصدی حمل مورد استفاده قرار می‌گیرد.

با این حال توجه به بعضی نکات در خصوص این قانون و مواد ذکر شده در آن که مبنای مسئولیت متصدی را تعیین می‌کند، خالی از فایده نیست. پیش از همه چیز به ذکر این نکته باید پرداخت که ماده ۳۸۶ ق.ت برگرفته از ماده ۱۷۸۴ ق.م فرانسه

هم کافی ندانسته و جز در فرض قوه قاهره، وی را از مسئولیت بری نمی‌دانند که این نظریه به نظریه مسئولیت محض معروف است. در این مبحث به نمونه‌هایی از این قوانین اشاره می‌شود.

۳-۱-۱- لایحه جدید تجارت

لایحه جدید قانون تجارت که در دست بررسی در مجلس شورای اسلامی است به ظاهر از نظر شکلی و مبنای مسئولیت، تفاوت چندانی با قانون فعلی ندارد هر چند در بعضی مواد آن، نوآوری‌هایی نسبت به قانون فعلی به چشم می‌خورد.

در این لایحه مبحث حمل و نقل ذیل باب قراردادهای تجاری آورده شده است. ماده ۷۱ با متنی شبیه ماده ۳۸۶ ق.ت، متصدی را زمانی از مسئولیت بری دانسته که ثابت نماید تلف یا گم شدن کالا مربوط به مواردی غیر از تقصیر خود اوست. "اگر کالا تلف، ناقص یا گم شود متصدی حمل و نقل مسئول قیمت آن است مگر این که ثابت کند تلف یا گم شدن مربوط به جنس خود کالا یا مستند به تقصیر فرستنده یا گیرنده یا ناشی از دستورها و اطلاعاتی بوده است که یکی از آنها داده اند یا به حادثی مربوط می‌شود که هیچ متصدی مواظبی نیز نمی‌توانست از آن جلوگیری کند." به نظر می‌رسد موارد ذکر شده در این ماده، احصایی نبوده و برای کمک به متصدی بیان شده است. از طرف دیگر کلیه موارد موجود در این ماده از جمله مواردی هستند که مستند به فعل شخص ثالث (مثل فرستنده یا گیرنده) بوده و به عبارت دیگر در حیطه اختیارات و تخصص متصدی حمل نمی‌باشند. برای دریافت بهتر این مقصود می‌توان به ماده ۶۵ این لایحه توجه نمود که در آن وظایف فرستنده کالا ذکر شده و در واقع در پی بیان این مطلب است که متصدی، مسئول خسارات ناشی از کارهایی که صرفاً در حیطه وظیفه و تخصص فرستنده است - مانند ابلاغ نشانی صحیح گیرنده و محل تحویل کالا - نمی‌باشد.

ولی ماده‌ای که در این بحث، بیشتر مرکز توجه بوده و به نظر می‌رسد از نوآوری‌های لایحه جدید به نسبت قانون فعلی است، ماده ۶۶ است. این ماده بیان می‌دارد که: "فرستنده باید کالا را به طرز مناسب بسته‌بندی کند و عهده‌دار خسارت ناشی از عیوب بسته‌بندی است. ولی خسارات ناشی از بارگیری و بار چینی نادرست بر عهده متصدی حمل و نقل است." سؤالی که با مطالعه این ماده به ذهن می‌رسد این است که علت جدا کردن

۳- ترکیبی از مسئولیت مبتنی بر تقصیر مفروض

و مسئولیت محض

قانون مدنی و تجارت در برخی موارد از ارایه راه کاری مناسب که منافع هردو طرف را در بر بگیرد باز ماندند و علاوه بر تحمیل اثبات تقصیر متصدی بر دوش صاحب کالا، راه را برای افزایش بی‌مبالاتی متصدی در زمینه وظایف خود باز گذاشتند. همان‌طور که می‌دانید امروزه متصدیان حمل و نقل محدود به اشخاص حقیقی نیستند بلکه غالباً شرکت‌های بزرگ حقوقی هستند با سرمایه‌های کلان که اثبات تقصیرشان بسیار دشوار بوده و از قدرت صاحب کالا خارج است. به همین دلیل اگر اثبات تقصیر را به عهده صاحب بار بگذاریم به دلیل دشواری آن ممکن است زیان‌های ناشی از تقصیر او جبران نشده باقی بماند (کاتوزیان، ۱۳۸۷). از طرف دیگر امروزه کنترل مالکین بر کالاهای خود بسیار کمتر از گذشته شده و آنها چاره‌ای جز واگذاری محموله‌های خود به متصدیان ندارند^۳. همین امر می‌تواند توجیح کننده لزوم افزایش مسئولیت این متصدیان باشد (امید، ۱۳۵۳). لذا باید از جنبه‌ای دیگر به این مسئله پرداخت. در برخی از قوانین موجود دیگر در زمینه مسئولیت متصدی حمل، هر چند از نظر شکلی تفاوت چندانی با قانون تجارت به چشم نمی‌خورد ولی تفاوت‌هایی جزئی مشاهده می‌شود که با نظر به هدف وضع این قوانین و عموم قاعده "من له الغنم فعليه الغرم"، بیانگر مبنایی دیگر در مورد مسئولیت متصدی است. در زیر به بعضی از این شواهد اشاره می‌شود.

۳-۱- مسئولیت مبتنی بر تقصیر مفروض و مسئولیت

محض از دیدگاه قوانین

در برخی قوانین داخلی و کنوانسیون‌های بین‌المللی به مواردی بر خورد می‌شود که مسئولیت مفروض و مسئولیت محض متصدی به یکدیگر پیوند خورده است. به عبارت دیگر نوعی تفکیک میان وظایف او دیده می‌شود که بعضی از آنها تقصیر متصدی را مفروض دانسته و اثبات عدم تقصیر را به عهده او گذاشته و از این رو به مسئولیت مبتنی بر تقصیر مفروض متمایل می‌شوند ولی از طرف دیگر بعضی مواد در خصوص بعضی وظایف متصدی، اثبات عدم تقصیر از جانب متصدی را

تجهیزات و تدارکات به صورت شایسته، آماده کردن انبارها و سردخانه‌ها و سایر قسمت‌های دیگر که برای حمل کالا مورد استفاده قرار می‌گیرد و ... است و به نظر می‌رسد وی مسئول کلیه خساراتی است که در نتیجه بروز اشکال در هر کدام از موارد ذکر شده در ماده فوق رخ می‌دهد.

از طرف دیگر در ابتدای ماده ۵۵ آمده: "کشتی و متصدی باربری هیچ کدام مسئول فقدان یا خسارت ناشی از عدم قابلیت دریانوردی نخواهد بود مگر آن‌که از طرف آنها در آماده نمودن کشتی برای دریانوردی و تأمین احتیاجات آن از نظر کارکنان و تجهیزات کافی و مناسب کردن انبارها سردخانه‌ها و کلیه قسمت‌های دیگر کشتی که کالا در آن حمل می‌شود و همچنین مواظبت حمل طبق بند یک ماده ۵۴ سعی و اهتمام کافی مبذول نشده باشد ...". منظور از قابلیت دریانوردی^۱ این است که کشتی از هر لحاظ برای سفر دریایی آماده بوده و بتواند با خطرات احتمالی مقابله کند تا مسافران و کالاها را به صورت سالم به مقصد برساند. منظور از قید "از هر لحاظ" این است که قابلیت دریانوردی تنها جنبه‌های فیزیکی را شامل نمی‌شود بلکه می‌توان آن را به کارکنان هم تسری داد. بدین معنا که متصدی حمل موظف است کارکنانی مجرب و به تعداد لازم استخدام نموده در غیر این صورت مسئول قلمداد می‌شود. این قابلیت دریانوردی یک امر نسبی است. به همین دلیل تنها متصدی حمل و نقل می‌تواند از شرایط آن با خبر شود. در این زمینه آرای گوناگون هم صادر شده که در آنها استخدام مهندس بدون صلاحیت و عدم گندزدایی صحیح کشتی تحت عنوان عدم قابلیت دریانوردی منجر به مسئولیت متصدی شده است (امید، ۱۳۵۳). از طرف دیگر از این ماده می‌توان دریافت که قابلیت کشتیرانی از بخش‌هایی گوناگون تشکیل شده است که بخشی از آنها در حیطه تخصص متصدی است - مانند مواردی که در خود ماده ذکر شده یا موارد دیگر مثل تعیین نوع وسیله باربری - و بخشی از آن به فرستنده یا دیگر کارکنان مربوط است. در خصوص بخش اول، متصدی مسئولیت محض داشته و باید کلیه خسارات ناشی از آن را جبران نماید مگر در صورت بروز قوه قاهره و در خصوص قسمت دوم، متصدی با اثبات تقصیر شخص دیگر از مسئولیت معاف می‌شود. در خصوص دسته اول ممکن است صرف اثبات این‌که متصدی مراقبت‌های لازم را در جهت قابلیت دریانوردی انجام داده، باعث برائت وی نشود بلکه باید ثابت نماید حادثه‌ای

بسته‌بندی از بارچینی چیست؟ به عبارت دیگر چه خاصیتی در بارگیری و بار چینی وجود دارد که باعث تفکیک آن از بسته‌بندی بار شده است؟

با مطالعه در باب وظایف متصدی به نظر می‌رسد که بارگیری و بار چینی از جمله وظایف تخصصی متصدی حمل بوده، لذا قانون‌گذار مسئولیت او را در قبال این وظیفه به صورت مطلق بیان کرده ولی بسته‌بندی از جمله وظایف فرستنده است، لذا با اثبات تقصیر وی از جانب متصدی، مسئولیت از دوش او برداشته می‌شود. به بیان دیگر در خصوص وظایفی که در حیطه تخصص متصدی نیست، قاعده کلی قانون تجارت یا همان تقصیر مفروض اعمال می‌شود، در حالی که در مورد وظایفی که تخصصاً به عهده اوست، مسئولیت محض متصور است. از این رو به نظر می‌رسد تفکیک میان این دو دسته از وظایف متصدی خالی از فایده نبوده و مسئله‌ای است که قانون‌گذار در لایحه جدید هم بدان نیم‌نگاهی داشته است.

در ادامه مباحث فوق می‌توان به ماده ۷۴ این لایحه هم اشاره کرد که در آن متصدی را به صورت مطلق، مسئول خساراتی می‌داند که در دوره حمل و نقل واقع شده است اعم از این‌که مباشرت به انجام آن نموده یا حمل و نقل کننده فرعی را مأمور کرده باشد.

۳-۱-۲- قانون دریایی

در قانون دریایی مصوب سال ۱۳۴۳ به ظاهر مسئولیت متصدی به مانند سایر قوانین مشابه، مسئولیت مبتنی بر تقصیر مفروض در نظر گرفته شده و زیان دیده ملزم به اثبات تقصیر متصدی نیست، بلکه تنها با اثبات این‌که کالا را سالم به او تحویل داده می‌تواند تقاضای جبران خسارت نماید. از طرف دیگر متصدی به صرف اثبات عدم تقصیر خود، از مسئولیت مبری نشده بلکه باید وجود قوه قاهره یا حادثه غیر مترقبه یا عیب کالا و مسایلی از این قبیل را نیز ثابت نماید (صمدی اهری، ۱۳۷۳). با این حال در این قانون هم موادی وجود دارد که با اندکی تأمل بیشتر می‌تواند رهنمای مبنایی دیگر در خصوص مسئولیت متصدی حمل باشد.

در این قانون ابتدا در ماده ۵۴ وظایف متصدی باربری ذکر شده که شامل آماده کردن کشتی برای دریانوردی، فراهم آوردن

مورد هم‌سطح نبوده و در یک ردیف جای نمی‌گیرند و مسئولیت متصدی در قبال مسافران پراهمیت‌تر از کالاهای است و حفظ سلامت آنها - همان‌گونه که در همین کنوانسیون هم اشاره شده است - از زمان سوار شدن به هواپیما تا زمان خروج از آن، جزو تخصص متصدی است و برای او مسئولیت‌آور می‌باشد. در این مبحث سعی بر آن شده که به هر دو جنبه پرداخته شود هرچند به دلیل این‌که با شنیدن نام مسئولیت متصدی حمل هوایی، مسئولیت در قبال جان مسافران به ذهن متبادر می‌شود و همچنین با نظر به اهمیت آن، بیشتر پیرامون این موضوع صحبت شده است.

این کنوانسیون که کشور ما هم به آن پیوسته در مورد حمل و نقل هوایی تنظیم شده و هدف آن، یکسان کردن قوانین در این زمینه است. هرچند در این کنوانسیون نیز سبک و سیاق مواد به مانند سایر قوانین بوده و به نوعی تصور مسئولیت مفروض را به ذهن متبادر می‌کند ولی به نظر می‌رسد تا اندکی دقت و ریزبینی در مواد آن بتوان به سمت مبنایی دیگر در خصوص مسئولیت متصدی متمایل شد. مضاف بر آن‌که در ابتدای شکل‌گیری صنعت حمل و نقل به دلیل نیازی که به حمایت از آن حس می‌شد، نیاز به محدود کردن مسئولیت متصدی وجود داشت تا آن صنعت تازه پا جان بگیرد. ولی امروزه دیگر لزوم این حمایت کم رنگ شده. از طرف دیگر مسافرانی که تحت اختیار این شرکت‌ها هستند نیاز به حمایت دارند (قنبری، ۱۳۹۰).

یکی از این مواد ماده ۱۷ است که بیان می‌دارد: "متصدی حمل و نقل مسئول خساراتی است که در صورت فوت یا جرح و یا هرگونه آسیب بدنی متوجه مسافر می‌گردد مشروط بر این‌که حادثه موجب خسارت در داخل هواپیما و یا حین عملیات پیاده یا سواره شدن رخ داده باشد." در مورد این ماده و خصوصاً لغت حادثه مباحث گوناگونی مطرح شده است.^۷ یکی از تعبیری که در چند پرونده هم مورد استناد قرار گرفته، یک اتفاق غیرقابل انتظار غیر معمولی است. این برداشت از این عبارت وجود دارد که حادثه باید ناشی از اشکال در یکی از قسمت‌های هواپیما یا استانداردهای مربوط به آن باشد که در این صورت اثبات وقوع حادثه به عهده خواهان بوده و دیگر اثبات تقصیر متصدی الزامی نیست (قنبری ۱۳۹۰). به عبارت دیگر صرف این‌که خواهان، وقوع حادثه را - طبق همان موازین گفته شده - ثابت کند دیگر

که منجر به خسارت شده ناشی از عاملی بوده که متصدی را نمی‌توان مسئول آن قلمداد کرد (امید، ۱۳۵۳)، نکته دیگری که در ادامه این مطلب باید ذکر کرد و مشابه آن در مبحث حمل و نقل هوایی هم وجود دارد این است که علاوه بر ابتدای سفر، متصدی باید در طول سفر و مدت حمل هم کلیه تدابیر لازم را برای حفظ مسافران و کالا به عمل آورد. منظور از مدت حمل زمانی است که مسافر در کشتی بوده یا در حال سوار و پیاده شدن از آن است (امید، ۱۳۵۳).

برای اثبات این مدعا می‌توان به دیگر موارد ذکر شده در این ماده اشاره کرد. با این توضیح که موارد ذکر شده که باعث معافیت متصدی می‌شود یا در زمره قوه قاهره است مانند جنگ و عملیات دشمن و یا در زمره وظایف اشخاص دیگر مانند فرستنده کالا است. مثل نقایص بسته‌بندی یا کامل نبودن غلایم و مشخصات.

در آخر می‌توان اضافه کرد که قانون دریایی هرگونه شرط عدم مسئولیت از طرف متصدی را باطل و بلا اثر دانسته^۸ که می‌توان این مورد را به نفع فرستنده کالا و به طور کلی موافق با روح حاکم بر این قوانین دانست؛ زیرا یکی از مهمترین دلایلی که باعث رجوع افراد عادی به متصدی برای حمل کالای خود می‌شود، تخصص اوست و شرط عدم مسئولیت، مغایر با این مورد است. از طرف دیگر مبنای مسئولیت تقصیر محض متصدی نیز می‌تواند راه‌حلی باشد که در همین راستا گام برمی‌دارد.

۳-۱-۳- کنوانسیون‌های بین‌المللی

با توجه به نقش کنوانسیون‌های بین‌المللی در حقوق داخلی و با نظر به لزوم هماهنگی قوانین داخلی با راه‌کارهای ارایه شده در این کنوانسیون‌ها، مطالعه و بررسی این‌که کدام راه حل بیشتر با طبیعت و روح روابط حمل و نقل تجاری سازگاری دارد، خالی از فایده نیست. لذا در این بخش به دو مورد از آنها که به نسبت سایرین اهمیت بیشتری داشته و ایران هم بدان‌ها پیوسته - یعنی کنوانسیون ورشو و سی ام آر^۹، پرداخته می‌شود.

۳-۱-۳-۱- کنوانسیون ۱۲ اکتبر ۱۹۲۹ ورشو

در این کنوانسیون مسئولیت متصدی از دو جهت قابل بررسی است؛ یکی از جهت کالاهای در حال حمل و دیگری از جهت مسافران در حال پرواز. آنچه مسلم می‌باشد این است که این دو

اعمال کند و فرض به‌کارگیری تمام تدابیر و بروز خسارت، همان بحث قوه قاهره است که در مسئولیت محض هم ضمان‌آور نیست.

در خصوص مسئولیت متصدی در قبال اشیا و کالاهای در حال حمل هم مواد دیگری در این کنوانسیون وجود دارد که توجه به آنها می‌تواند به پذیرش نظریه مسئولیت محض متصدی در قبال وظایف تخصصی وی کمک نماید که در اینجا به صورت گذرا به آنها اشاره می‌شود. از جمله ماده ۲۳ که شرط عدم مسئولیت از جانب متصدی را باطل و بلااثر تلقی کرده و این مورد نشان دهنده اهمیت مسئولیت متصدی است.

در سایر مواردی هم که در این کنوانسیون انجام تدابیر لازم از طرف متصدی را باعث معافیت او می‌داند، همان مفهوم قوه قاهره را در نظر داشته زیرا تنها حادثه‌ای که در صورت اتخاذ کلیه تدابیر و مراقبت‌ها از طرف متصدی باز هم امکان بروز دارد، همان فورس ماژور است.^۸

از مجموع موارد گفته شده بر می‌آید که طبق کنوانسیون ورشو، متصدی مسئول حوادث حین پرواز و سوار و پیاده شدن از هواپیما است یعنی کار تخصصی متصدی از زمان سوار شدن مسافر به هواپیما شروع شده و تا پیاده شدن او ادامه دارد و در نتیجه همین تخصص، متصدی مسئول کلیه خسارات وارده به مسافر در این زمان می‌باشد مگر در صورت وقوع قوه قاهره. همچنین خدماتی که در طول پرواز ارائه می‌شود نیز از جمله ویژگی‌های مسافرت هوایی بوده و در زمره مسئولیت تخصصی متصدی حمل به شمار می‌آید (قنبری، ۱۳۹۰).

لایحه جدید هم دوران مسئولیت متصدی حمل مسافر را در ماده ۶۳ بیان نموده است.^۹

نکته‌ای که ذکر آن در پایان این بحث خالی از فایده نبوده و می‌تواند از جمله دلایلی باشد که لزوم تفکیک میان وظایف متصدی را تقویت می‌کند این است که در کنوانسیون ورشو تنها راه خلاصی متصدی اثبات انجام تمام اقدامات لازم بود ولی این مسئله در کنوانسیون جدید مونترال تغییر کرده و مسئولیت تاسقف ۱۰۰.۰۰۰ دلار را مطلق دانسته است. این اقدام خود دربردارنده این مفهوم است که قانون‌گذار لزوم افزایش مسئولیت متصدی را احساس کرده و بدان مبادرت نموده است (قنبری، ۱۳۹۰).

اصولاً بحث تقصیر یا عدم تقصیر متصدی مطرح نبوده و در هر صورت مسئولیت‌آور است، زیرا می‌توان این‌گونه توجیه کرد که بحث استانداردهای پرواز یا نقص هواپیما، مسئله‌ای است که در حیطه تخصص متصدی قرار داشته و مسافر، هیچ اطلاعی از آن ندارد. لذا مسئولیت خسارات ناشی از آن در هر صورت به عهده متصدی حمل است.

در پرونده‌ای که معروف به قضیه "حسین" است درخندگی این توجیه بیشتر مشخص می‌شود. خلاصه پرونده از این قرار است که شخصی به نام "ربینا حسین" که سابقه بیماری آسم هم داشته به همراه همسرش توسط هواپیمایی از خطوط هوایی المپیک مسافرت می‌کرده که به دلیل مجاورت با کابینی که کشیدن سیگار در آن آزاد بوده احساس تنگی نفس نموده و از مهماندار تقاضا می‌نماید صندلی او را تغییر دهد. ولی مهماندار با وجود صندلی خالی در هواپیما از مبادرت به این کار خودداری کرده و همین امر باعث می‌شود که حسین پس از مدتی در اثر تنگی نفس فوت کند. متعاقب شکایت همسر حسین، دادگاه به دلیل بی‌توجهی مهماندار نسبت به استانداردهای صنعتی و سیاست خطوط هوایی، رأی به گناه کار بودن وی داد (قنبری، ۱۳۹۰).

از این رأی و همچنین استدلال‌های ارائه شده از طرف قاضی می‌توان به این نکته دست یافت که جابه‌جا کردن مسافران در صورت صلاح دید مهماندار امری است که تخصصاً به عهده او گذاشته شده و خود مسافر به تنهایی و بدون اجازه مهماندار مجاز به انجام چنین کاری نیست. اهمیت این امر تا جایی است که در این پرونده بی‌توجهی خدمه پرواز به این مسئولیت و وظیفه تخصصی خود بر دود سیگار مسافر دیگر غلبه کرده و برای خدمه پرواز مسئولیت به بار آورده است. صدور این رأی و آرای مشابه بیانگر این مسئله است که قضات برای تحقق هرچه بیشتر عدالت و حمایت از طرف دیگر، متمایل به گسترش مسئولیت متصدی و تحمیل جبران خسارات وارده به او هستند.

در بند ۱ ماده ۲۰ همین کنوانسیون آمده که: "اگر متصدی حمل کلیه تدابیر لازم را برای جلوگیری از بروز خسارت اتخاذ نکند نمی‌تواند در دفاع از خود به انجام مراقبت‌های لازم و کافی استناد کند و از مسئولیت معاف گردد." با توجه به این ماده، اثبات مراقبت‌های لازم و کافی یا به عبارت دیگر اثبات عدم تقصیر متصدی باعث براءت او نمی‌شود بلکه او باید کلیه تدابیر لازم را

پس همان‌گونه که ملاحظه می‌شود می‌توان از مواد این کنوانسیون هم استفاده کرد و نوعی تفکیک میان وظایف متصدی قائل شد و مبنای مسئولیت او را تفکیکی از مسئولیت مبتنی بر تقصیر و مسئولیت محض قلمداد کرد.

۲-۳-۲- حدود مسئولیت محض متصدی حمل

در مباحث پیشین به این موضوع پرداخته شد که برای حفظ بیشتر حقوق صاحبان بار و فرستندگان آنها و همچنین طبق قاعده "من له الغنم فعلیه الغرم" و سایر ادله رایج شده بهتر است مسئولیت متصدی حمل را در مواردی افزایش داد. از این رو میان وظایف گوناگون متصدی تفاوت قائل شده و آنها را به دو دسته وظایفی که ذاتاً در تخصص او است و وظایفی که در تخصص او نیست، تقسیم نمود. با طرح این مسئله این سوال پیش می‌آید که ملاک تمیز این دو نوع وظیفه از یکدیگر چیست؟ به عبارت دیگر چگونه می‌توان فهمید که موردی خاص در حیطه وظایف تخصصی متصدی است یا خیر؟ در این قسمت به صورت خلاصه به بررسی ملاکی کلی در این خصوص می‌پردازیم.

به طور کلی عده‌ای معتقدند که متصدی حمل و نقل به موجب قرارداد متعهد به سالم رساندن بار به مقصد شده و لذا تلف شدن مال بدین معنا است که او به عهد خود وفا نکرده و به همین دلیل مقصر و مسئول قلمداد می‌شود (کاتوزیان ۱۳۸۷). ولی به نظر می‌رسد هرچند متصدی مسئول سالم رساندن کالا به مقصد است ولی نمی‌توان عدم انجام این تعهد را به هر علت که باشد تنها بر دوش او گذاشت؛ زیرا گاهی اوقات این مسئله ناشی از نقص در انجام وظایفی است که از تخصص متصدی خارج بوده و به عهده ارسال‌کننده یا سایر اشخاص است. به همین دلیل لازم می‌نماید که وظایف متصدی را تقسیم کرده و وی را تنها مسئول آن دسته از وظایف بدانیم که تخصصاً به عهده او است.

برای شناختن این وظایف می‌توان به قوانین مختلف رجوع کرد. قانون مدنی، قانون تجارت و سایر کنوانسیون‌های بین‌المللی هر کدام مصادیقی از این وظایف رایج کرده‌اند. ولی به طور کلی می‌توان گفت وظایف تخصصی متصدی آن وظایفی هستند که اصولاً شکل‌گیری این شغل به دلیل انجام آنها بوده است. با پیشرفت صنعت حمل و نقل رفته رفته دسته‌ای از امور شکل گرفتند که یا انجام آنها از عهده صاحبان بار خارج بود و یا نظم

۱-۳-۲- کنوانسیون سی ام آر

این کنوانسیون هم به نسبت کنوانسیون ورشو حاوی نکاتی جدید نبوده و به نوعی به همان مبانی گفته شده می‌پردازد که به صورت خلاصه بدان اشاره می‌شود.

در بند دوم ماده ۱۷ این کنوانسیون به مانند سایر مواد گفته شده در قوانین و کنوانسیون‌ها به مواردی اشاره کرده که در صورت اثبات از طرف متصدی، باعث براءت وی می‌شود. رایج است دستورات اشتباه از ناحیه مدعی (فرستنده یا صاحب کالا)، خرابی و فساد ذاتی کالا و شرایطی که متصدی توان پیش‌گیری از آنها را نداشته از جمله این موارد می‌باشد^{۱۱}. این ماده به همان موضوع کلی اشاره می‌کند که در مورد مسئولیت‌های غیرتخصصی متصدی یا به عبارت دیگر مسئولیت‌هایی که تخصصاً به عهده دیگری از جمله فرستنده و صاحب کالا قرار دارد، مبنای همان مسئولیت مبتنی بر تقصیر مفروض است. یعنی در صورت اثبات این موارد، متصدی بری الذمه می‌شود.

ولی در کنار این بند باید به بند سوم همین ماده هم توجه کرد که در آن مسئولیت متصدی را در قبال وسیله حمل و انتخاب آن، مطلق دانسته و مسئولیت هرگونه نقص و عیبی را به عهده او می‌گذارد. حتی از این هم فراتر رفته و متصدی را در قبال اقدامات نادرست کرایه دهنده وسیله یا عاملان او هم مسئول قلمداد می‌کند^{۱۱}. گویا بروز هرگونه خسارت از این ناحیه به نوعی تقصیر متصدی به حساب آمده و باعث مسئولیت او می‌شود. از طرف دیگر می‌توان این‌گونه هم استدلال کرد که انتخاب وسیله مناسب برای حمل و نقل به عهده متصدی و در زمره وظایف تخصصی او است. به همین دلیل هرگونه خسارتی که از رهگذر این موضوع متوجه کالا و محموله شود به عهده متصدی است و او مسئول قلمداد می‌شود. برای تکمیل این موضوع، در قسمت اول بند ۴ ماده ۱۷ همین کنوانسیون آمده که استفاده از وسیله رو باز و بدون سقف برای حمل کالا- که امکان ایجاد خسارت دارد- در صورتی باعث براءت متصدی می‌شود که در خصوص آن در قرارداد توافق شده باشد. گویا این توافق به منزله شرط براءتی است که متصدی اخذ نموده و به واسطه آن براءت می‌جوید چه در غیر این صورت مسئولیت محض متوجه او می‌شود و علت آن هم تخصصی بودن این مسئولیت است^{۱۲}.

مدنی با در نظر گرفتن متصدی به عنوان امین، اثبات تقصیر وی را به عهده مدعی - که همان صاحب کالا یا فرستنده آن است - گذاشته که علاوه بر دشوار بودن این کار، با مبانی اقتصادی موجود هم سازگاری ندارد. از طرف دیگر قانون تجارت هم با در نظر گرفتن نظریه مبتنی بر تقصیر در همه موارد، راه را برای بی‌مبالاتی متصدی و عدم توجه کافی او به وظایفش باز کرده است که این موضوع هم به هیچ وجه با هدف تدوین این قوانین سازگاری ندارد. نکته قابل توجه دیگر در این راستا این است که گاهی عدالت اقتضا می‌کند که مسئولیت و ضرر متوجه کسی شود که تقصیر نموده است. چنانچه شبیه این مورد در رابطه میان کارگر و کارفرما هم مشاهده می‌شود (کاتوزیان، ۱۳۸۸). از این رو ایجاد تفکیک میان وظایف گوناگون متصدی و تقسیم آنها به دو دسته وظایف تخصصی و غیر تخصصی خالی از فایده نیست. به طوری که در مورد دسته اول مسئولیت متصدی محض بوده و تنها اثبات قوه قاهره او را مبری می‌سازد و در مورد دسته دوم همان مبنای مسئولیت مبتنی بر تقصیر حاکم می‌باشد. لازم به ذکر است که هرچند رسیدن به این تقسیم‌بندی جدید در بلند مدت نیازمند تدوین قانونی مؤثر است با این حال قوانین موجود ظرفیت ارایه این تفسیر جدید را داشته و همان‌گونه که بدان اشاره شد حاوی نکاتی هستند که زمینه ساز این تفسیر جدید می‌باشد.

۵- پی‌نوشت‌ها

۱. "امین در مقام حفظ، مسئول وقایعی نمی‌باشد که دفع آن از اقتدار او خارج است." (ماده ۶۱۵ ق.م)
۲. در مسئولیت محض تنها اثبات قوه قاهره یا حادثه فورس مازور باعث براءت شده و حتی اثبات عدم تقصیر به جز در دو فرض گفته شده باعث براءت نمی‌شود، در حالی که در تقصیر مفروض اثبات عدم تقصیر باعث براءت می‌شود.
۳. ماده ۵ قانون حمل و نقل و عبور کالاهای خارجی می‌گوید: "کلیه کالاهای ترانزیت خارجی که توسط شرکت‌های سهامی حمل و نقل بین‌المللی ایرانی دارای مجوز فعالیت از وزارت راه و ترابری حمل می‌گردند..."

4. Sea Worthiness

۵. بند ۸ ماده ۵۴ این قانون بیان می‌کند که: "قید هرگونه شرط یا توافق در قرارداد باربری به منظور سلب مسئولیت متصدی باربری یا کشتی یا محدود کردن مسئولیت مزبور در مورد فقدان بار یا خسارت وارده به آن ناشی از غفلت و تقصیر و یا تسامح در

عمومی انجام آن را به وسیله تک تک این افراد صحیح نمی‌دانست. به همین علت اشخاصی تحت عنوان متصدیان حمل و نقل وارد عرصه کار شدند و با توجه به اختیاراتی که به آنها تفویض شده بود به انجام این امور مبادرت ورزیدند. این‌ها همان وظایفی هستند که صاحبان بار توان انجام آن را ندارند و یا ناگزیر از صرف زمان و هزینه زیادی هستند. به همین علت به متصدیان حمل مراجعه کرده و کالاهای خود را به آنها واگذار می‌نمایند.

برای مثال، انتخاب وسیله حمل مناسب در حیطه دانش و تخصص متصدی است، لذا هرگونه اشکال در این امر نتیجه‌ای جز مسئولیت او به همراه ندارد. حتی می‌توان گامی فراتر نهاد و گفت متصدی به درخواست صاحب بار هم نمی‌تواند وسیله‌ای نامناسب انتخاب کرده و به بهانه قاعده اقدام از زیر بار مسئولیت شانه خالی نماید، مگر آن‌که به وسیله ای دیگر مانند شرط براءت، کلیه تبعات آن کار را به عهده دیگری گذارد. همچنین است در مورد میزان حمل بار در هر نوبت یا نحوه چیدن بار.

از طرف دیگر می‌توان به وظایفی اشاره کرد که هرچند در ظاهر متصدی عهده‌دار انجام آنها است ولی به تخصص وی باز نمی‌گردد. لذا در خصوص آنها مسئولیت محض، سختگیرانه به نظر رسیده و باعث عدم تمایل متصدیان به بر عهده گرفتن مسئولیت می‌شود. از جمله آنها اخذ ویزا برای رانندگان وسایل حمل و نقل در مواردی است که تحویل کالا خارج از مرزهای کشور به عمل می‌آید. این کار در وهله اول به عهده متصدی است ولی اثبات عدم تقصیر متصدی در فرضی که این وظیفه به درستی انجام نشده باعث براءت وی می‌گردد.

به بیان دیگر می‌توان گفت عدم انجام صحیح وظایف تخصصی متصدی، خود به معنای تقصیر و مسئولیت‌زا است و در واقع اثبات عدم تقصیر در مورد آنها معنایی ندارد. لذا مسئولیت او در قبال این وظایف محض بوده و تنها قوه قاهره باعث رهایی وی می‌شود. ولی در خصوص سایر وظایف که به دانش و تخصص متصدی ارتباطی ندارد، همواره اثبات عدم تقصیر از طرف او متصور بوده و براءتش را به همراه می‌آورد.

۴- نتیجه گیری

باتوجه به مطالب گفته شده به نظر می‌رسد مبانی اتخاذ شده در قانون مدنی و قانون تجارت دارای معایبی است که لزوم ارایه تفسیری جدید از این مواد را پیش می‌کشد. از یک سو قانون

- خرم، ع. ر. (۱۳۸۶) "مدیریت خرید و سفارشات"، تهران، مؤسسه خدمات فرهنگی رسا، ۱۳۸۶.
- صمدی اهری، م. ه. (۱۳۷۳) "مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی"، تهران، انتشارات روزنامه رسمی کشور، ۱۳۷۳.
- عرفانی، ت. (۱۳۸۵) "مسئولیت مدنی حمل و نقل زمینی «جاده-ریل»"، تهران، نشر آثار اندیشه.
- کاتوزیان، ن. "الزام‌های خارج از قرارداد «مسئولیت مدنی»"، جلد دوم، چاپ هشتم، تهران، انتشارات دانشگاه تهران، ۱۳۸۷.
- کاتوزیان، ن. (۱۳۸۹) "درس‌هایی از عقود معین"، جلد دوم، چاپ چهاردهم، تهران، نشر میزان، ۱۳۸۹.
- کاتوزیان، ن. (۱۳۸۷) "عقود معین"، جلد ۱، چاپ دهم، شرکت سهامی انتشار، ۱۳۸۷.
- کاتوزیان، ن. (۱۳۸۸) "وقایع حقوقی"، چاپ دوم، تهران، شرکت سهامی انتشار، ۱۳۸۸.
- کنوانسیون ورشو.
- مزدارانی، ه. (۱۳۸۹) "بررسی تطبیقی مسئولیت متصدی حمل و نقل در نظام حقوقی ایران و کنوانسیون‌های بین‌المللی"، حمل و نقل و توسعه، شماره ۴۰، آذر ۸۹.
- محقق داماد، م. (۱۳۸۹) "قواعد فقه"، جلد اول، چاپ بیست و ششم، تهران، مرکز نشر علوم انسانی، ۱۳۸۹.
- محمدزاده، ع. ر. (۱۳۷۳) "کنوانسیون ۱۹۷۸ در مورد حمل و نقل دریایی (قواعد هامبورگ)"، مجله حقوق دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران، دوره ۳۲، تیر ۱۳۷۳.
- ولایی، ع. (۱۳۸۷) "قواعد فقه"، تهران، انتشارات دارالفکر، ۱۳۸۷.
- هاشمی‌زاده، س. ع. ر. (۱۳۹۰) "مبنای مسئولیت متصدی حمل دریایی کالا؛ مقررات لاهه، مقررات هامبورگ و حقوق اسلامی"، مجله پژوهشی دانشگاه امام صادق (ع)، شماره ۹.
- هوشنگ، الف. (۱۳۵۳) "حقوق دریایی"، جلد ۱، تهران، نشریه شماره ۳، مدرسه عالی بیمه تهران

- انجام وظایف و تعهدات مصرحه در این فصل باطل و بلا اثر خواهد بود."
- ۶. این کنوانسیون در سال ۱۹۵۶ تصویب شده و تا کنون ۶۰ کشور بدان پیوسته‌اند. ایران در سال ۱۳۷۶ به این کنوانسیون پیوست.
- ۷. برای مطالعه بیشتر ر.ک: منصور، جباری، "مفهوم حادثه در حقوق حمل و نقل هوایی"، مندرج در فصلنامه مدرس علوم انسانی، تهران، دوره چهاردهم، شماره دوم (پیاپی ۶۷)، تابستان، ۱۳۸۹.
- ۸. بند ۱ ماده ۲۰ کنوانسیون ورشو می‌گوید: "در صورتی که متصدی حمل و نقل ثابت کند که خود 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 مسئول نخواهد بود."
- ۹. بند ۹ این ماده می‌گوید: "دوره مسئولیت متصدی حمل و نقل مسافر شامل مدتی است که مسافر در سالن یا سکوی مخصوص سوار شدن و در حال سوار شدن، داخل وسیله نقلیه و در حال پیاده شدن از آن است."
- 10. "The carrier shall however be relieved of liability if the loss, damage or delay was caused by the wrongful act or neglect of the claimant, by the instruction of the claimant given otherwise than as the result of a wrongful act or neglect on the part of the carrier, by inherent vice of the goods or through circumstances which the carrier could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent".
- 11. "The carrier shall not be relieved of liability by reason of the defective condition of the vehicle used by him in order to perform the carriage or by reason of the wrongful act or neglect of the person from whom he may
- 12. Have hired the vehicle or of the agent or servants of the latter".
- 13. "Use of open un sheeted vehicle when their use has been expressly agreed and specified in the consignment note".

۵- مراجع

- جباری، م. (۱۳۸۹) "مفهوم حادثه در حقوق حمل و نقل هوایی"، فصلنامه مدرس علوم انسانی، تهران، دوره چهاردهم، شماره دوم (پیاپی ۶۷)، تابستان ۱۳۸۹.
- جباری، م. (۱۳۸۹) "نقش نقصیر یا عمد در مسئولیت متصدی حمل و نقل بین‌المللی هوایی"، مجله پژوهش حقوقی دانشگاه علامه طباطبایی، تهران، سال دوازدهم، شماره ۳۰، پاییز ۱۳۸۹.

— CMR convention, cited by, www.bih.ir.

The Responsibility of Transport Enterprise in Iran and International Conventions

M. Izanloo, Assistant Professor, Department of Law and Political Science, University of Tehran, Tehran, Iran.

A. Samadi, M.Sc. Student, Department of Law and political Science, University of Tehran, Tehran, Iran.

E-mail: afsamadi@yahoo.com

Received: August 2013 - Accepted: February 2014

ABSTRACT

The development and importance of various types of commercial transportation from one hand and the accordance of Iran's law with the WTO's regulations on the other hand bring up some issues which makes the need of further researches undeniable. Among these regulations finding a proper theory for the liability of transport enterprise is one of the most challenging topics. A theory which ends in the most benefit for the owner of the goods as well as the transport enterprise. This approach should be also in accordance with the domestic and international laws existed in this area.

For this reason, current article divides the responsibilities of the transport enterprise into two main groups. The first group includes the responsibilities that are related to his proficiency. Responsibilities which are in the dominance of a transport enterprise knowledge and experience and that's the main reason why people, especially the owner of goods, refer to him. This category obeys the restrict liability theory in which transport enterprise bares the most liability. The rest of his responsibilities which are considered to be in the second group are those which are not only in the power and proficiency of a transport enterprise. In the other word these are some tasks which other people such as the owner of the goods have a part in them. This category is considered to be under the rule of negligence theory which is somehow less strict than the first group.

Thus in the first chapter, traditional theories about the responsibility of transport enterprise especially under the civil and commercial codes and the defects which can be found in them are discussed, and in the second chapter the new theory mentioned above is illustrated and some clues which lead us to it are detected in national and international legislations and conventions. Particularly conventions which our country has joined it and are treated like national rules.

By the hope that this new theory can resolve the incompetency of the old theories which are chosen by commercial and civil codes.

Keywords: Transport Enterprise, Strict Liability, Negligence, CMR Convention, Warsaw Convention, Professional Responsibility