

بررسی موارد معافیت متصدی حمل و نقل جاده‌ای کالا و شرایط استنادی آن‌ها در کنوانسیون حمل و نقل بین‌المللی کالا (CMR)

منصور جبّاری* - مجید حسن نژاد** - نادر ولّائی***

(تاریخ دریافت: ۹۲/۱۲/۱ - تاریخ پذیرش: ۹۳/۸/۱۱)

چکیده

کنوانسیون قرارداد حمل و نقل بین‌المللی کالا از طریق جاده که در سال ۱۹۵۶ تدوین گردیده و مورد الحاق کشورهای بسیاری، از جمله ایران قرار گرفته، سبب یکسان شدن مقررات، در این عرصه گردیده است. مطابق این کنوانسیون، متصدی حمل و نقل زمینی برای خسارات وارده به فرستنده و گیرنده کالا مسئول می‌باشد.

به‌هنگام بروز خسارت، در مواردی، برای متصدی حمل و نقل معافیت‌هایی در نظر گرفته شده است. بررسی شیوه‌های دفاعی متصدی و شرایط استنادی آن‌ها علاوه بر فواید کاربردی، آثار علمی مهمی در بردارد از جمله این که نقش بسزایی در درک مبنای مسئولیت حداکثر مراقبت مطرح در کنوانسیون مزبور دارد. موارد معافیت مطرح محدود به قوه قاهره نمی‌باشد و حتی به نحو قابل توجهی مخاطرات ذاتی حمل و نقل زمینی مورد توجه قرار گرفته است. تمسک به برخی از موارد معافیت مستلزم اثبات رابطه سببیت بین موارد یاد شده با خسارت تحقق یافته است و در برخی موارد صرف اثبات وجود موارد معافیت مربوط به مخاطرات ذاتی حمل و نقل جهت رفع مسئولیت کافی است. مرور زمان نیز به‌عنوان یک مورد دفاعی در کنوانسیون پیش‌بینی شده است.

کلیدواژگان: حمل و نقل کالا، معافیت از مسئولیت، حمل و نقل جاده‌ای، حمل و نقل بین‌المللی، حداکثر وظیفه مراقبت

mansorjabari@gmail.com

majidhasannejad@yahoo.com

gmail.com@nader.vellaei

* استاد دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه علامه طباطبائی

** کارشناس ارشد حقوق تجارت بین‌الملل دانشگاه علامه طباطبائی

*** دانشجوی دکتری حقوق خصوصی دانشگاه علوم قضایی

مقدمه

حمل و نقل یکی از ارکان اصلی اقتصاد، تجارت، رفاه اجتماعی، امنیت، حاکمیت و سیاست است. حمل و نقل بین‌المللی کالا انتقال کالا از کشور مبدأ که اغلب فروشنده است به کشور مقصد که اغلب خریدار است می‌باشد. (Carr, 2009, p: 158) در تکمیل این تعریف باید گفت حمل از کشوری که متصدی حمل کالا را تحویل می‌گیرد تا کشور مقصد که باید کالا در آنجا تحویل گرفته شود می‌باشد.

از بین انواع روش‌های حمل و نقل، حمل و نقل جاده‌ای نیز جایگاه ویژه خود را دارد و دارای قدمت طولانی می‌باشد به عنوان نمونه در سال ۱۹۹۷، تقریباً ۴۲ درصد حمل و نقل بین کشورهای اروپایی از طریق حمل و نقل جاده‌ای صورت می‌گرفت.^۱ توجه بیشتر به این بخش در قلمرو بین‌المللی سازوکارهای حقوقی آن هم در سطح جهانی را می‌طلبد. در این راستا کنوانسیون حمل و نقل بین‌المللی جاده‌ای کالا^۲ (کنوانسیون قرارداد حمل و نقل بین‌المللی کالا از طریق جاده) در ۱۹ مه ۱۹۵۶ در ژنو تنظیم و منعقد گردید که یکی از موضوعات عمده آن مربوط به مسئولیت متصدی حمل و نقل جاده‌ای کالا است. یکنواختی قواعد مزبور و آشنایی متصدیان با مبنای مسئولیت و آگاهی از شدت مسئولیت موجب می‌گردد تا این متصدیان تمامی تدابیر و مراقبت‌ها را در حمل کالا به کار گیرند و از راهکارهای موجود از جمله بیمه مسئولیت مدنی بهره ببرند. الحاق ایران به کنوانسیون حمل و نقل بین‌المللی جاده‌ای کالا در سال ۱۳۷۶ بررسی مفاد کنوانسیون به‌ویژه موارد معافیت متصدی حمل و نقل را ضروری می‌نماید تا متصدی حمل و نقل و صاحبان کالا که در عرصه حمل و نقل بین‌المللی فعالیت می‌کنند با مفاد کنوانسیون آشنا شوند. البته باید توجه داشت که کنوانسیون حمل و نقل بین‌المللی جاده‌ای کالا در خصوص حمل بین‌المللی کالا از طریق جاده می‌باشد و شامل حمل مسافر و بار همراه آن نمی‌شود و در این خصوص کنوانسیون حمل و نقل بین‌المللی مسافر و بار همراه آن از طریق جاده CVR^۳ حاکم می‌باشد. این کنوانسیون علی‌رغم این که در سال ۱۹۷۳ تهیه شده است در ۱۲ آوریل ۱۹۹۴ لازم الاجرا گردید و تا به امروز نیز فقط ۸ کشور به عضویت آن در آمده‌اند.

1. European Commission, Final Report, The Economic Impact of Carrier Liability on Intermodal Freight Transport, London 10 January 2001, p.14.

2. Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR) - (Geneva, 19 May 1956)

3. Convention on the Contract for the International Carriage of Passengers and Luggage by Road (CVR), Geneva, 1 March 1973.

مسائل مربوط به قراردادهای حمل و نقل در ایران نیز از شروع قانون گذاری در کشور متناوباً موضوع قوانین مختلفی قرار گرفته است. در حال حاضر در حوزه حمل و نقل بین‌المللی و به عبارتی در حمل و نقل بین ایران و کشورهای دیگر، کنوانسیون مزبور حاکم است و در حوزه حمل و نقل داخلی کالا از طریق جاده عمدتاً قانون تجارت حاکم می‌باشد ولی در خصوص حمل مسافر عده‌ای قانون تجارت را حاکم می‌دانند (اخلاقی، ۱۳۷۲، ۱۳) و عده‌ای نیز ماده واحده قانون بیمه اجتماعی رانندگان حمل و نقل بار و مسافر بین شهری مصوب ۱۳۷۹ و قانون مسئولیت مدنی را حاکم می‌دانند (بطحایی، ۱۳۸۸: ۲۹) که ریشه اصلی این اختلافات نیز سکوت قانون تجارت ما در خصوص حمل و نقل مسافر می‌باشد. در این خصوص با توجه به استدلال‌های بیان شده حسب مورد قوانینی را که مناسب‌تر به حال مسافر باشد باید اعمال گردد. این مقاله پس از بررسی مختصر کنوانسیون و مبنای مسئولیت در آن، موارد معافیت متصدی حمل و نقل جاده‌ای کالا را با توجه به کنوانسیون مزبور مورد بررسی و تجزیه و تحلیل قرار می‌دهد ولی پیش از بیان این مطالب لازم است تا متصدی حمل و نقل از دیدگاه موضوع این مقاله تعریف شود؛ شاید به علت بدیهی بودن مفهوم متصدی، در کنوانسیون تعریفی از متصدی وجود ندارد، ولی با ملاحظه کنوانسیون‌های جدیدی که در زمینه حمل و نقل به تصویب رسیده‌اند مانند مقررات روتردام^۱ در حمل و نقل دریایی (۲۰۰۹) لزوم تعریف واژه مزبور مشخص می‌گردد چرا که در دنیای امروز در اکثر حمل و نقل‌های بین‌المللی، ما شاهد حمل و نقل‌های مرکب هستیم و متصدی مورد نظر هر کنوانسیون باید مشخص باشد، با عنایت به تعریف موجود در ماده ۱ مقررات روتردام و کلیات کنوانسیون CMR تعریفی از متصدی به این نحو می‌توان ارائه داد: شخصی که با فرستنده کالا جهت حمل کالا در مسیری جاده‌ای و بین‌المللی اقدام به انعقاد قرارداد حمل می‌نماید متصدی محسوب می‌شود.

گفتار اول: مبنای مسئولیت متصدی در کنوانسیون حمل و نقل جاده‌ای کالا

مسئولیت مقرر در کنوانسیون حمل و نقل جاده‌ای کالا برای متصدی حمل و نقل با روش‌های متفاوت تفسیر شده است و در مورد مبانی و ماهیت این مسئولیت اختلاف نظر وجود دارد.

۱. کنوانسیون سازمان ملل متحد در مورد قرارداد حمل و نقل بین‌المللی کالا که به طور کامل یا بخشی از طریق دریا صورت می‌گیرد.

در خصوص مبانی مسئولیت نظریه‌های متفاوتی ارائه شده که در ذیل به‌طور اختصار به آن‌ها می‌پردازیم.

۱- نظریات مطرح

در خصوص مبانی مورد پذیرش در کنوانسیون تشخیص امکان استناد به موارد معاقبت و حدود و ثغور آن از اهمیت بسزایی برخوردار است. برخی اعتقاد دارند مبانی مسئولیت مدنی در کنوانسیون مسئولیت مطلق است؛ مسؤولیت در صورتی مطلق است که هیچ قیدی حتی قوه قاهره هم نمی‌تواند متصدی را مسئولیت معاف کند اساس این نظریه که همان نظریه خطر یا مسئولیت بدون تقصیر می‌باشد، هیچ‌گونه ارزیابی‌ای در خصوص رفتار متصدی نسبت به این که همراه با تقصیر بوده است یا نه لحاظ نمی‌شود. (لاجوردی، ۱۳۸۶: ۲۵) دیوان عالی آلمان طی رأیی مسئولیت متصدی را در کنوانسیون، یک مسئولیت عینی تلقی کرده است. عمده استدلال این گروه، وجود مسئولیت قراردادی از مبدأ تا مقصد به استناد ماده (۱) ۱۷^۱ می‌باشد. (Messent and Glass, 2000, pp: 109,110)

جهت رد این نظریه نیز استدلال‌های زیر از سوی برخی نویسندگان ارائه شده است:

«اگر به تنهایی به مفاد ماده (۱) ۱۷ کنوانسیون توجه شود چه بسا این احتمال تقویت گردد که مسئولیت متصدی در کنوانسیون از نوع مسئولیت مطلق قراردادی است، ولی وقتی به مخاطرات ذاتی خاص^۲ مقرر در ماده (۴) ۱۷^۳ کنوانسیون مورد ملاحظه قرار می‌گیرد، نتیجه این می‌شود که مسئولیت متصدی کم‌تر از مطلق می‌باشد.

۱. ماده (۱) ۱۷: «حمل‌کننده مسئول فقدان تمام یا قسمتی از کالا و خسارت وارد شده به آن از تاریخ تحویل گرفتن کالا تا زمان تحویل دادن آن و هم‌چنین مسئول هرگونه تأخیر در تحویل کالا خواهد بود.»
۲. این موارد مربوط به حمل و نقل‌های مشخصی می‌شود که ذاتاً دارای مخاطرات بسیاری است و احتمال آسیب دیدن کالا بالاست، به همین سبب در صورت ایجاد خسارت با شرایطی فرض می‌شود ورود خسارت ناشی از همین مخاطرات بوده است؛ مانند حمل کالا با وسیله نقلیه رویاز.
۳. ماده (۴) ۱۷: «الف - استفاده از وسایل نقلیه رو باز بدون پوشش در صورتی که با استفاده از چنین وسایلی به صراحت توافق شده و در بارنامه قید شده باشد،
ب - بسته بندی نبودن یا وجود بسته بندی ناقص در مورد کالاهایی که در صورت نداشتن بسته بندی یا داشتن بسته بندی ناقص به دلیل طبیعی که دارند متحمل ضایعات یا خسارات می‌شوند،
ج - کار تحویل و تحول، بارگیری، بارچینی یا تخلیه کالا به وسیله فرستنده یا گیرنده و یا شخصی که از طرف آنان به این کار گمارده شده، انجام شود.
د - طبیعت بعضی از کالاها که به ویژه تمام یا قسمتی از آنها را در معرض فقدان یا خسارت به خصوص به واسطه شکستگی، زنگ زدگی، پوسیدگی، خشکی، نشئی، نقصان معمولی، آفت یا بیدزدگی قرار می‌دهد،

با توجه به استنهاها یا موارد مبری کننده مسئولیت مندرج در ماده (۲) ۱۷ کنوانسیون بال‌آخص عبارت «اوضاع و احوالی که متصدی نمی‌توانسته از آن اجتناب کند و نتایج آن اوضاع و احوال که نمی‌توانسته از آن جلوگیری نماید» به نظر می‌رسد که حوزه استنهاهای مندرج در این ماده در مقایسه با حوزه استنهاهای مسئولیت مطلق گسترده‌تر باشد». (سادات حسینی، ۱۳۸۶: ۲۲۸-۲۲۹) در هر صورت به نظر می‌رسد با وجود امکان استناد به موارد معافیت مختلف از سوی متصدی که هم امکان استناد به قوه قاهره و هم موارد دیگری غیر از قوه قاهره را به‌عنوان راهکار دفاعی از متصدی پذیرفته است، مبنای مسئولیت متصدی نه مسئولیت مطلق است و نه مسئولیت نوعی یا محض.

۲ - نظریه مورد پذیرش

نظریه حداکثر مراقبت در نظر برخی از صاحب‌نظران مطرح شده است و منظور از آن مسئول دانستن شخصی است که خسارت منتسب به فعل اوست مگر این‌که وی با انجام حداکثر وظیفه مراقبتی خویش، قادر به اجتناب از خسارت وارده نباشد. به عبارت دیگر برای تعیین خسارات غیر قابل اجتناب که رافع مسئولیت می‌باشد بر عملکرد و وظایف زیان‌زننده نیز توجه می‌شود و مطابق با این رویکرد، زیان‌زننده باید حداکثر تلاش ممکن را برای جلوگیری از خسارت، به عمل آورده باشد؛ بدین ترتیب در اکثر نظام‌هایی که مسئولیت در آن مبتنی بر خطا نیست^۱ این شیوه عملاً مورد استفاده قرار می‌گیرد. (Michael Faure & Ton Hartlief, 2006, p: 23) عملاً در این نوع از مبنای مسئولیت موارد استثنای بیش‌تری نسبت به مبنای دیگری چون مسئولیت نوعی یا محض و مسئولیت مطلق وجود دارد هر چند ویژگی مشترک هر سه نوع مبنای مسئولیت مذکور مبتنی نبودن ایجاد مسئولیت بر وجود تقصیر است که به‌طور کلی بدان نظام مسئولیت بدون تقصیر گفته می‌شود.

این نظریه از سوی قاضی موس‌تیل در دعوی سیلبر علیه ایسلندر تراکینگ مطرح شد؛ نام‌برده با ردّ احتمالات فوق‌الذکر، با ابراز این نظریه، راه میانه را پیمود و از عبارت «could not avoid» نتیجه گرفت که این عبارت به معنی «نمی‌تواند با حداکثر مراقبت اجتناب کند»^۲، می‌باشد. عبارت «utmost care» یا حداکثر مراقبت به معنی مراقبت بی‌نهایت نیست، بلکه دلالت دارد بر

ه- کافی یا کامل نبودن علایم و شماره‌های روی بسته‌ها؛

و- حمل حیوانات زنده.»

1. no-fault regimes
2. could not avoid with the utmost care

این که چنین مراقبتی، عملی باشد به عبارت دیگر غیرممکن نباشد. مسئولیت در چنین نظریه‌ای نسبت به مسئولیت نوعی، دارای موارد معافیت بیش تری است ولی در مقایسه با مسئولیت مبتنی بر رفتار متعارف سخت‌گیری بیش تری وجود دارد و نمود این امر در وظیفه متصدی است که می‌تواند بیش تر از حالت متعارف باشد. (همان: ۲۳۵)

همان‌طور که در ابتدای بحث بیان شد در خصوص مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل در کنوانسیون نظرات متفاوتی مطرح شده است ولی آن چه امروز، بیش تر بدان تمایل نشان داده می‌شود و سازگاری بیش تری با کنوانسیون نیز دارد، نظریه حداکثر مراقبت می‌باشد که نویسندگان به زبان‌های گوناگون آن را بیان داشته‌اند و به نوعی کمی فراتر از نظریه فرض تقصیر می‌باشد و در ماهیت امر چندان تفاوتی با آن ندارد به طوری که برخی در این خصوص بیان داشتند که مسئولیت متصدی تحت نظام کنوانسیون حمل و نقل جاده‌ای کالا بر مبنای فرض مسئولیت متصدی استوار است که با وظیفه متصدی در خصوص حداکثر مراقبت «the duty of utmost care» تکمیل می‌شود. (Damar, 2001, p: 222)

با عنایت به ماده (۱) ۱۷^۱ که متصدی را مسئول فقدان، خسارت یا تأخیر در دوره زمانی بین دریافت کالا در مبدأ و تحویل آن در مقصد قرار داده است، در واقع متصدی دارای یک وظیفه قراردادی است مبنی بر این که کالا را در وضعیت مشابه زمان دریافت به شخص ذیحق تحویل نماید، در غیر این صورت مرتکب نقض قرارداد شده است، مگر این که موارد معافیت مقرر در کنوانسیون را به اثبات برساند تا بتواند از مسئولیت مبری گردد به این ترتیب مسئولیت مقرر در کنوانسیون را می‌توان با تعهد به نتیجه مقایسه نمود چرا که حسب ماده اخیر الذکر متصدی با عدم تحقق نتیجه در وهله‌ی اول مسئول محسوب می‌شود لیکن شرایط قانونی معاف کننده‌ای برای رهایی از مسئولیت برای متصدی در کنوانسیون لحاظ شده است که در مبنای اولیه یعنی تعهد به نتیجه تأثیری ندارند و صرفاً شرایط قانونی معینی جهت دفاع در برابر دعوی مسئولیت مدنی می‌باشند.

گفتار دوم: موارد معافیت متصدی از مسئولیت

در این بخش به موارد متعدد معافیت متصدی حمل و نقل جاده‌ای از مسئولیت در کنوانسیون حمل و نقل جاده‌ای کالا خواهیم پرداخت؛ لازم به توضیح است، مواد مختلفی از کنوانسیون به

۱. لازم به توضیح است، به دلیل وجود بندها و قسمت‌های متعدد مواد به تقلید از منابع مختلف، بندها و قسمت‌های مواد را در داخل پرانتز می‌آوریم.

موارد معافیت و شرایط استناد به آن‌ها اختصاص یافته است که در این بخش بررسی خواهند شد؛ برخی از این شیوه‌های دفاعی با عنوان «مخاطرات خاص»^۱ مطرح می‌باشند، این موارد در بند ۴ ماده ۱۷ مطرح شده‌اند. به سبب وجود مخاطرات ذاتی در این نوع حمل و نقل‌های مورد توافق، برخلاف قاعده کلی که مسئولیت اثبات موارد معاف کننده با متصدی است،^۲ اگر «حمل کننده اثبات کند که تحت اوضاع و احوال مربوط، فقدان یا خسارت می‌توانسته به یک یا چند مورد از مخاطرات خاص موضوع بند (۴) ماده (۱۷) نسبت داده شود فرض بر صحت ادعای مدعی می‌شود. در این صورت خواهان حق خواهد داشت ثابت کند که فقدان یا خسارت در حقیقت به طور کلی یا به طور جزئی منتسب به یکی از این مخاطرات نبوده است.»^۳ یعنی صرف اثبات این امر که مخاطرات مطرح می‌توانست علت وقوع خسارت باشد کافی است و از این جهت ظاهراً امتیاز ویژه‌ای از جهت سهولت در اثبات عدم مسئولیت برای متصدی به وجود آمده است؛ البته شرایطی برای تحقق این امر لازم است که در جزء اول و پنجم این بخش به آن‌ها خواهیم پرداخت. برخی از موارد مربوط به «مخاطرات خاص» با توجه به ارتباط موضوعی، تحت عنوان تقصیر مدعی مورد بررسی قرار خواهند گرفت.

۱- تقصیر مدعی

ماده (۲) ۱۷ کنوانسیون حمل و نقل جاده‌ای کالا مقرر می‌دارد: «در صورتی که فقدان یا خسارت یا تأخیر به سبب عمل خلاف یا غفلت مدعی یا به موجب دستورهای داده شده توسط وی، غیر از دستورهایی که حمل کننده در انجام آن دچار اشتباه یا غفلت شده باشد یا به علت عیب ذاتی کالا و یا اوضاع و احوالی اجتناب ناپذیر که حمل کننده قادر به جلوگیری از آن نبوده حادث شود، حمل کننده از مسئولیت مبری خواهد بود.» به این ترتیب اگر متصدی اثبات کند که بی‌مبالاتی از طرف مدعی صورت گرفته که منجر به تلف، خسارت یا تأخیر شده باشد، متصدی به صورت کلی یا جزئی از مسئولیت معاف خواهد شد.

نکته حائز اهمیت در این جا بررسی کلمه شاکی^۴ در ماده (۲) ۱۷ می‌باشد، این کلمه نباید به طور ادبی تفسیر شود بلکه با توجه به مقررات دیگر همین کنوانسیون منظور از این کلمه

1. Special risks

۲. ماده (۱) ۱۸

۳. ماده (۲) ۱۸

4. claimant

کسانی هستند که می‌توانند دستورالعمل‌هایی بر حسب موقعیت بدهند که این شخص فرستنده یا گیرنده می‌باشد. (Clarke, 2009, p: 216) حال اگر گیرنده علیه متصدی اقامه دعوی کند، وی که بارگیری معیوبی که توسط فرستنده انجام شده است، نقشی نداشته، آیا می‌توان متصدی را از مورد دفاعی مطرح در این ماده به این علت که مدعی گیرنده است نه فرستنده، محروم کرد؟ با تفسیر ادبی این ماده در فرض مذکور گیرنده مدعی است و خطایی از او سر نزده است پس متصدی نمی‌تواند به استناد ماده (۲) ۱۷ تقصیر فرستنده را برای معاقبت خود مطرح نماید ولی نظر عمومی بر این است که این نوع تفسیر و نتیجه ناعادلانه است و مقصود ماده مذکور نبوده است؛ بنابراین باید چنین دفاعی را از متصدی پذیرفت. (Carr, 2009, p: 387)

در عمل، بیش‌تر موارد بی‌مبالاتی و قصور مدعی، مربوط به عیوب بسته‌بندی و بارگیری و تخلیه می‌باشد که به‌طور خاص مخاطرات تحت قسمت سوم از بند چهارم ماده ۱۷^۱ کنوانسیون را شامل می‌شود.

۱-۱- عیب در بسته‌بندی

بسته‌بندی زمانی معیوب به حساب می‌آید که چنین بسته‌بندی نتواند کالا را برای مسیری که در قرارداد با وسیله نقلیه مشخص قرار است حمل شود صحیح و سالم نگه دارد.^۲ بنابراین همان‌طور که در این تعریف آمده، بسته‌بندی معیوب یا صحیح به عوامل گوناگونی وابسته است، از جمله نوع کالایی که حمل می‌شود؛ به‌عنوان مثال مواد شکستنی بسته‌بندی خاص را می‌طلبد هم‌چنین طول مسیر سفر و بسته‌بندی معمول مورد استفاده در تجارت از دیگر شرایط مناسب مورد نظر برای صحت بسته‌بندی می‌باشد. این مورد دفاعی زمانی پذیرفته می‌شود که متصدی در بسته‌بندی کالا نقشی نداشته و آگاه به معیوب بودن بسته‌بندی نباشد و یا عیب بسته‌بندی آشکار نباشد.

در این خصوص دادگاه استیناف فرانسه رأی داد که متصدی که از عیب بسته‌بندی آگاه بوده و یا می‌بایست آگاه باشد نمی‌تواند به دفاع مقرر در ماده ۱۷ بند ۴ قسمت ج استناد کند.^۳

۱. طبق ماده ۱۸، بند ۲ تا ۵، حامل مبری از هر گونه مسئولیتی است در قبال زیان یا خساراتی است که ناشی از ریسک‌های ذاتی خاصی می‌باشد که در یکی از شرایط زیر ایجاد می‌شود:....

(c) جابجایی، بارگیری، چینش و تخلیه کالا توسط فرستنده یا گیرنده یا شخصی به طرفیت آن‌ها صورت گرفته باشد.»

2. Tetroc v. Cross –con (International)(1981)1 Loyds Rep.192 , 199, OGH 18.12.1984

3. Cass.1.12.92 (1993)28 ETL 618.

به موجب این ماده، اگر خسارت در نتیجه انجام کار تحویل، بارگیری، بارچینی، یا تخلیه کالا به وسیله فرستنده یا گیرنده و یا شخصی که از طرف آن‌ها به این کار گمارده شده‌اند صورت گیرد متصدی حمل از مسئولیت مبری خواهد بود.

با توجه به مبنای مسئولیت کنوانسیون که حداکثر مراقبت می‌باشد، استناد به معیوب بودن بسته‌بندی انجام شده توسط فرستنده منوط به احراز حداکثر مراقبت از سوی متصدی می‌باشد؛ به همین سبب رعایت وظایف کلی متصدی علی‌الخصوص بررسی عددی بسته‌های محموله و شرایط آشکار بسته‌بندی آن‌ها^۱ لازم است. در قضیه‌ای^۲ متصدی، حامل لوله‌های نیتروژن مایع و سیمان بود. به علت سوراخ شدن یکی از لوله‌های نیتروژن در زمان حمل، سیمان‌ها آسیب دیدند. با مطرح شدن دعوی علیه متصدی وی به بسته‌بندی معیوب نیتروژن‌های مایع اشاره کرد که موجب خسارت شده بود، دادگاه به این علت که متصدی در بارنامه^۳ هیچ قیدی بر این ایراد آشکار وارد نکرده و مراقبت لازم را با جدا کردن لوله‌ها از سیمان انجام نداده بوده است وی را مسئول شناخت.^۴ محدوده‌ی وظیفه‌ی متصدی در بازرسی کالاها بر اساس ماده ۸ تا جایی می‌باشد که ایراد ظاهری و مشهود را نادیده بگیرد. به نظر دادگاه مطابق ماده مذکور، اگر متصدی حمل در هنگام بازرسی کالا، ایراد ظاهری و مشهود را نادیده بگیرد، مسئول شناخته می‌شود.

هم‌چنین در خصوص کالاهای خطرناک گفته شده است که، متصدی حمل نمی‌تواند بسته‌بندی انجام شده از سوی فرستنده را کافی بداند یا اصلاً بسته‌بندی شدن مناسب کالا را ضروری نداند. (السان، ۱۳۸۷: ۲۱۲)

۱-۲- عیب در بارگیری، چیدمان و تخلیه

مقررات کنوانسیون حمل و نقل جاده‌ای کالا به صورت روشن مشخص نکرده است که مسئولیت بارگیری با متصدی می‌باشد یا فرستنده. بنابراین آن‌را به اراده طرفین واگذار کرده است که در قرارداد حمل و نقل بر سر این موضوع توافق کنند. اگرچه آن‌چه به عنوان ریسک

۱. ماده ۸: « هنگام تحویل گرفتن کالا حمل‌کننده باید موارد زیر را تطبیق کند: الف - درستی مندرجات بارنامه جاده‌ای از نظر تعداد بسته‌ها و علائم و شماره‌های آن، و ب - وضعیت ظاهری کالا و بسته‌بندی آن...»

2. Cour de Cassation (Ch. Com., fin. ET éco.) (France), SEFEE c. Transports Graveleau ET autres. Date: 05.05.2004.

3. Consignment note

4. Cour d'Appel de Douai (France), Sté generali Assurance IARD c. Sté Calbernord, date: 20.01.2005.

خاص در نظر گرفته می‌شود آن است که چه کسی واقعاً عمل بارگیری را انجام داده است نه این که عمل بارگیری در توافق طرفین بر عهده چه کسی بوده است.^۱ هم‌چنین زمانی که عمل بارگیری توسط خدمه هر دو طرف انجام می‌گیرد مسئولیت با هر کدام از آن‌ها که دچار اشتباه شده است، می‌باشد. در راستای وظیفه حداکثر مراقبت متصدی، وی در هر صورت ملزم به بررسی شرایط بارگیری مناسب خواهد بود؛ در این خصوص اگر متصدی بعد از رسیدن به مقصد به دستور گیرنده بدون این که کالاها را تخلیه کرده باشد به مقصد دیگری کالاها را حمل کند، گیرنده تبدیل به فرستنده می‌شود و در این خصوص نیز باید بارگیری کالاها که توسط فرستنده اولی صورت گرفته است دوباره کنترل شود.^۲

در قضیه‌ای^۳ فرستنده اقدام به بارگیری اتومبیل‌های مورد حمل می‌کند. اتومبیل‌های مورد حمل باید با ابزاری ایمن‌سازی می‌شدند تا در مدت حمل جابه‌جا نشده و آسیب نبینند. نقص ایمن‌سازی محموله برای متصدی که در بارگیری مشارکتی نداشت آشکار بود، دادگاه به‌همین علت وی را محکوم می‌کند و دفاع متصدی که بیان داشته بود مورد امنیت قرار دادن کالا از عملیات بارگیری مجزاست را نپذیرفت هر چند قانون داخلی فرانسه ایمن‌سازی کالا به‌نحو بیان شده را تا جایی وظیفه متصدی دانسته است که به اشخاص ثالث زیانی وارد نکند. در این خصوص به حرفه‌ای بودن متصدی و لزوم انجام اقدامات پیش‌گیرانه نیز تأکید شده است.^۴

چیدمان اشتباه از سوی فرستنده نیز می‌تواند باعث تیره‌تیره متصدی از مسئولیت گردد البته در این مورد نیز وجود ایراد ظاهری مانع از معافیت متصدی است و البته هشدار شفاهی^۵ متصدی به فرستنده یا کارکنان او کافی نیست هر چند در برخی موارد^۶ صرف همین مقدار هشدار (هشدار به کارکنان) نیز کافی دانسته شده است؛ لیکن متصدی می‌تواند بر اساس قیدی^۷ با مضمون

1. OLG Dusseldorf 25.3.1993, TranspR 1994, 439, OGH 13.2.2003, TranspR 2003.311.
2. Cour de Cassation (France), Transport Cour voisier c. Assurances nationales date:09.10.1974.
3. Cour de Cassation (Ch. Com.) (France), Transport de l'Ouest européen c. Sté Peugeot ET autres, date: 03.05.1976.
4. Tribunal Supremo (Spain), Plus Ultra, Compañía Anónima de Seguros y Reaseguros, S.A. v. Nuova Maltra Srl and Assitalia, le Assicurazione d'Italia Spa, date: 22.09.2006.
۵. مثلاً در بارگیری و چیدمان کالاها منجمد شیوه‌های خاصی مورد استفاده قرار می‌گیرد که تذکر شفاهی متصدی به فرستنده از سوی دادگاه دفاع قابل قبولی تلقی نشد و فرستنده و متصدی را متضامناً مسئول دانست.
6. Oberlandesgericht München, 28.7.1995 – (23 U 2646/95), TranspR 1996, 240. And Oberlandesgericht Düsseldorf, 21.4.1994 – (18 U 53/93), TranspR 1995, 347.
7. reservation

اخطار نسبت به بارگیری یا چیدمان اشتباه که در بارنامه ذکر می‌کند، از ایراد ظاهری ناشی از اشتباه فرستنده یا کارکنان او تبری جوید.

به موجب بند ۱ ماده ۱۷ کنوانسیون حمل و نقل جاده‌ای مسافر (CVR) نیز در صورتی که خسارت ناشی از بی‌مبالاتی یا عمل خطا کارانه مسافر باشد متصدی می‌تواند به صورت کلی یا جزئی از مسئولیت معاف شود.

۱-۳- سایر اقدامات خطا کارانه مدعی

ممکن است علاوه بر موارد عمده مطرح در دو بند قبلی مواردی پیش آید که عمل خطا کارانه مدعی علت ورود آسیب، تلقی شده و متصدی بتواند از این طریق از مسئولیت رها شود. از جمله این موارد دستورالعمل‌های اشتباه مدعی است که می‌تواند موجب خسارت گردد. واژه "instruction" به کلیه دستورالعمل‌هایی که با حمل کالا ارتباط دارد اطلاق می‌شود. مثلاً در قضیه‌ای^۱ بسته‌های حاوی میوه (موز) به علت نامناسب بودن دمای کانتینر صدمه دیدند و چون ثابت شد که علت حمل در دمای نامناسب، پیشنهاد فرستنده بوده و تجهیزات کنترل دما وضعیّت مطلوب داشتند؛ متصدی حمل از مسئولیت مبری شد.

متصدی نمی‌تواند در مواردی که خود مسبب خطر شده است و سپس با گرفتن دستورالعمل‌هایی در آن شرایط که خسارت‌های وارده را بدتر کرده است به خطای مدعی به علت دستورالعمل‌های اشتباه استناد کند. (Clarke, 2009, p: 262.)

سؤالی که ممکن است مطرح شود این است که اگر دستورالعمل‌های فرستنده موجب زیان باشد آیا متصدی می‌تواند از دستورات تخطی کند؟ از یک سو اگر تخطی نکند مطمئناً زیان وارد خواهد شد و با علم به این که متصدی نسبت به دستورالعمل‌های اشتباه آگاه بوده است، می‌توان گفت وی وظیفه حداکثر مراقبت خود را انجام نداده است، از طرف دیگر نقض تعهدات قراردادی می‌تواند مسئولیت قراردادی وی را در پی داشته باشد. به نظر می‌رسد در چنین حالتی متصدی برای مصونیت از هر گونه مسئولیت احتمالی در صورت امکان بایست از فرستنده دستورالعمل جدیدی تقاضا کند و در غیر این صورت با وحدت ملاک از بند دوّم ماده ۱۴ که مقرر می‌دارد: «با وجود این، چنان‌چه اوضاع و احوال ایجاب نماید که حمل کالا تحت شرایطی

1. TGI Sarreguemines (Ch. com.) (France), Sté Transcostal Lacassagne Services TLS c. Transports Philipp, date: 03.02.1998.

غیر از آن چه که در بارنامه جاده‌ای قید شده انجام شود و حمل‌کننده نتواند در فرصت معقول از شخصی که برابر مقررات ماده (۱۲) حق در اختیار گرفتن کالا را دارد، دستور مقتضی دریافت کند اقدامی را که به نظر وی منافع شخص یاد شده را به بهترین وجه تأمین نماید، انجام خواهد داد.» می‌توان انتظار داشت که متصدی انجام امری را که به نفع فرستنده یا گیرنده است انجام دهد.

تنها دستورالعمل‌ها یا آموزش‌های اشتباه نیست که سبب مسئولیت مدعی می‌گردد بلکه موارد دیگری نیز ممکن است رخ دهد، از جمله این که فرستنده وزن محموله‌ها را نادرست اعلام کند یا مدارک گمرکی به زبانی غیرقابل فهمی برای مقامات گمرکی کشور معین تهیه شود. (ibid: 260) مثلاً در موردی^۱ مقامات گمرکی به دلیل عدم تطابق کالاهای اعلام شده در بارنامه با کالاهای مورد حمل، محموله‌ها را توقیف کرد. دادگاه در این خصوص وظیفه تهیه صحیح مدارک مربوطه را از وظایف فرستنده دانست^۲ و به همین جهت متصدی را به دلیل تقصیر فرستنده فاقد مسئولیت اعلام نمود.

۲- عیب ذاتی کالا

عیب ذاتی کالا^۳ دفاعی است که در سایر کنوانسیون‌های حمل و نقل نیز وجود دارد که کنوانسیون حمل و نقل جاده‌ای کالا نیز آن را در بند ۲ ماده ۱۷ پیش‌بینی کرده است. زمانی که یک کالا از ابتدا به معیوب باشد و همین عیب موجود سبب آسیب بیش‌تر کالا در زمان حمل گردد، به آن عیب ذاتی کالا گفته می‌شود. مثلاً اگر مجسمه‌ای که دارای ترک (عیب) می‌باشد حمل شود و در زمان حمل از قسمت ترک خوردگی مجسمه بشکند، متصدی برای معاقبت از مسئولیت باید عیب ذاتی کالا و منتسب بودن خسارت به آن را اثبات کند.

نکته‌ای که باید بدان توجه کرد این است که کالای دارای عیب ذاتی را نباید با کالاهای حساس مشمول قسمت (د) بند ۴ ماده ۱۷ اشتباه گرفته شود؛ چرا که طبیعت کالاهای حساس مشمول ماده اخیر به صورتی است که در حالت طبیعی سریع‌تر دچار خسارت می‌شوند ولی عیب ذاتی کالا در

1. Landgericht Hamburg, 10.11.1995 – (404 O 134/95), TranspR 1996, 338.

۲. ماده ۱۱: «از لحاظ تشریفات گمرکی و سایر تشریفات که باید پیش از تحویل کالا انجام شود فرستنده باید اسناد لازم را پیوست بارنامه جاده‌ای کرده یا آنها را همراه با تمام اطلاعات مورد نیاز در اختیار حمل‌کننده بگذارد...»

3. inherent vice of the goods

خصوص کالاهایی است که در حالت طبیعی مشکلی ندارند. (R.loowe, 1975, p: 44) مثلاً شیشه نوعاً کالای حساسی است چرا که به لحاظ فیزیکی شکستنی است اما نوعاً مصالح سنگ فرس حساس نیستند و اگر ترکی در آن باشد به عنوان کالای دارای ایراد ذاتی محسوب خواهد شد. در قضیه‌ای^۱ کالاهای حمل شده گوشت بودند و به هنگام تحویل در مقصد (یوگسلاوی سابق) از آن جایی که استانداردهای لازم را نداشتند عودت داده شدند، فرستنده با این ادعا که دمای پایین تریلر منجر به انجماد بیش از حد گوشت و از دست رفتن استانداردهای لازم شده است علیه متصدی طرح دعوی کرد، برای مشخص شدن دلیل آسیب مطروحه دادگاه برای بررسی علمی، نمونه‌هایی از گوشت را به مرکز تحقیقاتی واقع در هامبورگ ارسال کرد، بر اساس یافته‌ها، دمای موجود نمی‌توانسته در عرض ۷ روز موجب انجماد تا عمق ۵ سانتی‌متری شود و بررسی‌ها حاکی از وجود لکه‌هایی در استخوان‌ها بود که نشان از معیوب بودن کالا داشت به همین سبب ادعای فرستنده علیه متصدی رد شد.

البته باید به این نکته توجه کرد که اگر چه عیب ذاتی لزوماً به معنای عیب پنهان نیست ولی می‌بایست خصوصیت پنهان بودن را داشته باشد چرا که در غیر این صورت اگر عیب واضح باشد و متصدی به آن توجه کافی نداشته باشد نمی‌تواند دفاع مربوطه را به کار بندد چرا که اگر عیب و خصوصیت خاص کالا مشهود باشد انتظار می‌رود که متصدی به آن توجه نموده و اقدامات مناسب در خصوص کالا را انجام دهد تا مانع خسارت شود و یا آن را به حداقل برساند و اگر امکانات کافی برای حمل چنین کالایی را نداشته باشد مانع بارگیری شود. در قضیه‌ای بشکه‌های حاوی مواد شیمیایی که به مدت دو سال در انبار مانده بودند برخلاف انواع معمول، این کالاها آسیب‌پذیر بودند چنانچه همین عامل سبب نشت مواد شیمیایی از یکی از بشکه‌ها شد و به این ترتیب باعث ورود خسارت گردید، دادگاه با این استدلال که در این قضیه تنها فرستنده و انباردار از عیب ذاتی کالا آگاه بوده‌اند و نماینده ارسال و متصدی که از مدت زمان غیر معمول نگهداری این مواد بی‌اطلاع بوده‌اند؛ فاقد مسئولیت هستند.^۲

1. Queen's Bench Division (Commercial Court) (United Kingdom), Centrocoop Export-Import S.A. and others v. Brit European Transport Ltd. Date: 21.05.1984.

2. Cour d'Appel d'Anvers (Belgium), Conti-Expedan NV, Antwerpse Vereniging van Internationale Chauffeurs BVBA, Chemie Pharmacie Holland BV, Zuidnatie NV, date:28.06.1999.

۳- شرایط و اوضاع و احوال غیر قابل اجتناب (فورس ماژور)

فورس ماژور یا قوه قهریه اصطلاحی در حقوق فرانسه است که نخست در قانون مدنی فرانسه (کد ناپلئون) به کار رفته و سپس در کشورهای دیگر، همین لفظ یا ترجمه آن معمول شده و در حقوق بین الملل نیز همین اصطلاح مورد استفاده قرار گرفته است. (صفایی، ۱۳۷۶:۱۱۲)

این دفاع یک دفاع مهم و کلیدی در کنوانسیون حمل و نقل جاده‌ای کالا به حساب می‌آید و نشانه میزان توجه و دقت متصدی در حفاظت از کالا در سیستم کنوانسیون حمل و نقل جاده‌ای کالا می‌باشد. در این خصوص می‌بایست خسارت غیر قابل اجتناب باشد و نتایج حاصل از این وضعیت نیز غیر قابل جلوگیری باشد. به عنوان مثال در موقع زلزله احتمال این که کالا خسارت ببیند و یا مسافر صدمه ببیند زیاد هست و یا این که احتمال دارد جاده‌ها غیر قابل رانندگی شده و باعث تأخیر در حمل شود، چون چنین حوادثی غیر قابل اجتناب می‌باشند متصدی مسئولیتی در این خصوص نخواهد داشت. (Barret, 2011, p:1)

البته متصدی در این خصوص نیز باید حداکثر سعی و تلاش خود را انجام دهد (utmost care) حداکثر تلاش نیز استاندارد است که از یک طرف مستلزم احتیاط و مواظبت مناسب در حیطه قانون می‌باشد و از طرف دیگر یک وظیفه و تعهدی است که می‌بایست به صورت معقول در آن شرایط خاص انجام شود^۱. بیشترین مواردی که در ارتباط با این شیوه دفاعی مطرح است، وقوع سرقت و تصادف می‌باشد، بررسی آراء نشان می‌دهد که در مورد اکثر سرقت‌های معمولی نمی‌توان به اجتناب ناپذیری واقعه استناد کرد مثلاً پارک کردن وسیله نقلیه برای استراحت یا خوردن غذا در کنار جاده با این که دارای دزدگیر می‌باشد شرایط غیر قابل اجتنابی تصور نشده است.^۲

برخی معتقدند، نمی‌توان از متعهد عمل یا عکس‌العملی برتر از آن چه که از شخصی متعارف در همان شرایط مورد انتظار است طلب نمود. (صالحی راد، ۱۳۷۸، ۱۲۱) در خصوص واژه «نمی‌توانست اجتناب کند» که در ماده (۲) ۱۷ آمده است از یک طرف می‌توان گفت حداکثر مراقبت به

1. Silber v. Islander Trucking (1985)2 Lloyds Rep .243 ,247.per Mustill J .cited in Malcolm A. Clarke,Multimodal Transport in the New Millennium, WMU journal of Maritime Affairs,2002,no.1.

2. Cour d'Appel de Mons (Belgium), 1. S.C. Etudes Gestion Immobilier v. Pacific Employers Insurance Company e.a. 2. Pacific Employers Insurance Company v. N.V. Haven van Vlissingen, date:14.05.2002 & Saarländisches OLG (Germany), number:4 U 908/99-277, date:12.12.2000.Hoge Raad (Netherlands),CONTAINER TRUCKING VENLO B.V., EISERES tegen "K" LINE (NEDERLAND) B.V., VERWEERSTER,date :11.10.2002.

این معناست که تمامی اقدامات احتیاط آمیز در چهارچوب قانونی صورت گرفته باشد هر چند این اقدامات بسیار سخت و شدید باشد و یا از طرف دیگر می‌توان گفت؛ این مراقبت باید مطابق با رویه معمول یک شخص محتاط باشد، که به نظر می‌رسد معیار نخست مقبولیت بیش‌تری داشته باشد مثلاً در قضیه‌ای^۱ متصدی بر اساس قوانین محدودیت زمانی رانندگی، مجبور به پارک کردن وسیله بود و در آن جا پارکینگ عمومی‌ای وجود نداشت، بنابراین وسیله را در کنار جاده پارک می‌کند و در زمان کوتاهی محموله مورد سرقت واقع می‌شود هر چند در این مورد دادگاه متصدی را فارغ از مسئولیت دانست ولی گفته شده است دادگاه در قضیه مطروحه در جستجوی چیزی فراتر از مراقبت معمول بوده است. (Carr, 2009, p: 387)

در نهایت باید گفت اقدامات پیشگیرانه تا جایی که عقلایی باشد باید انجام گیرد و در این زمینه بررسی توجیه اقتصادی اقدامات پیشگیرانه نیز مطرح شده است تا حدود اقدامات عقلایی تعیین گردد، به همین سبب در مواردی مشاهده شده که استخدام راننده دوم را برای حمل بدون توقف در حیطه اقدامات پیشگیرانه، قابل تصور دانسته شده است.^۲ در هر حال وقوع سرقت‌های سازمان یافته و یا همراه با خشونت اکثراً از موارد غیر قابل اجتناب فرض شده است.^۳ سخت‌گیری در پذیرش شرایط اجتناب‌ناپذیر تا حدی است که در موردی دادگاه تجدید نظر تصادف واقع شده را غیر قابل اجتناب ندانست. در این پرونده بیان شد هر چند راننده و متصدی خطایی در تصادف نداشتند ولی قادر نبودند علت اجتناب‌ناپذیری تصادف پیش آمده را توضیح دهند.^۴

البته وظیفه متصدی در این خصوص نه تنها شامل جلوگیری از وقوع حادثه و علت اولیه خسارت و... می‌باشد بلکه شامل تلاش در جهت کاهش میزان خسارت و... نیز می‌شود.

«در «کامن لو» اصطلاح فورس ماژور معمولاً به کار نمی‌رود؛ ولی مسائل و موارد فورس ماژور تحت عنوان انتفای قرارداد یا عدم امکان مطرح می‌گردد؛ این نهادهای حقوقی از لحاظ نظری با نهاد فورس ماژور متفاوتند و به‌ویژه قلمروی وسیع‌تر از فورس ماژور دارند؛ معهدا در کشورهای کامن‌لو با استفاده از این نظریات به نتایجی می‌رسند که کم و بیش مشابه

1. *Michael Galley Footwear Ltd v Dominic Iaboni*.

2. Kammergericht, 11.1.1995 – (23 U 377/94), TranspR 1995, 342.

3. Oberlandesgericht Oldenburg, 30.5.1995 – (5 U 63/94), NJW-RR 1996, 359 & Landgericht Darmstadt, 28.2.1996 – (9 O 414/94), as yet unpublished (retrieved by JURIS online).

4. OLG Düsseldorf (Germany), case number: I-18 U 138/06, date: 14.03.2007.

نتایج حاصل از فورس ماژور است. وانگهی فورس ماژور در قراردادهای اقتصادی بین‌المللی که کشورهای مذکور معتقد می‌نمایند نیز به کار می‌رود» (صفایی، ۱۳۶۴، ۱۱۵)

در حقوق انگلیس دکترین فراستریشن وجود دارد که مطابق آن، اگر اجرای قرارداد ناممکن گردد و تغییراتی ریشه‌ای در قرارداد و اوضاع و احوال پیرامون آن رخ دهد، قرارداد به طور خودکار و بدون آن که نیاز به اقدامی از سوی متعاقدین باشد، منحل می‌گردد. (صدیقی زاده، ۱۳۷۵، ۴۱) در کنوانسیون حمل و نقل بین‌المللی کالا از طریق جاده مورد دفاعی قوه قاهره مورد نظر بوده است^۱ ولی مقرراتی نیز برای حالاتی که امکان اجرای قرارداد بر اساس شرایط پیش‌بینی شده بارنامه وجود نداشته باشد پیش‌بینی شده است؛ مقرراتی که به وظایف متصدی برای دریافت دستورالعمل جدید بر اساس شرایط جدید اشاره دارد.^۲ در این حالت باید بدون این که تقصیری از جانب متصدی انجام گرفته باشد، یک سری عوامل خارجی مانع از اجرای قرارداد ممکن شود؛ بنابراین اگر تقصیر متصدی باعث شود که امکان اجرای قرارداد منتفی شود، متصدی حق استناد به ماده ۱۴ را نخواهد داشت. (R.Loowe, 1975, p: 38)

در کنوانسیون CVR نیز مقرره مشابهی در این خصوص وضع شده، بدین صورت که بیان داشته اگر تصادف در شرایط و اوضاع و احوالی حادث شود که اجتناب از آن غیر مقدور باشد، متصدی معاف از مسئولیت خواهد بود. (بند ۲ ماده ۱۱)

این مورد از معافیت در ماده ۳۸۶ ق.ت.ت پیش‌بینی شده است بدین صورت که مقرر کرده در مواردی که تلف یا گم شدن مربوط به حوادثی باشد که هیچ متصدی مواظبی نیز نمی‌توانست از آن جلوگیری کند متصدی معاف از مسئولیت خواهد بود.

۴- عیب وسیله نقلیه

در این مورد باید دقت کرد که آیا وسیله نقلیه از زمان قبل از بارگیری و شروع سفر حمل معیوب بوده و یا این که در طی مسیر، حمل معیوب شده است چرا که در حالت اول متصدی

۱. (۲) ۱۷

۲. ماده ۱۴ کنوانسیون مقرر می‌دارد: «۱- در صورتی که پیش از ورود کالا به مقصد به هر علت یا مکان اجرای قرارداد براساس شرایط پیش‌بینی شده در بارنامه ای جاده ای ممکن نباشد، حمل‌کننده از شخصی که برابر مقررات ماده ۱۲ حق در اختیار گرفتن کالا را دارد درخواست صدور دستور مقتضی خواهد نمود.

۲- با وجود این، چنانچه اوضاع و احوال ایجاب نماید که حمل کالا تحت شرایطی غیر از آنچه که در بارنامه جاده ای قید شده انجام شود و حمل‌کننده نتواند در فرصت معقول از شخصی که برابر مقررات ماده ۱۲ حق در اختیار گرفتن کالا را دارد دستور مقتضی دریافت کند اقدامی را که به نظر وی منافع شخص یاد شده را به بهترین وجه تامین نماید، انجام خواهد داد.»

هم‌چنان مسئول خواهد بود زیرا تجهیز یک وسیله نقلیه متناسب با کالای موضوع حمل از وظایف متصدی می‌باشد ولی اگر وسیله نقلیه قبل از حمل به‌طور متعارف بررسی و تجهیز شود ولی در طی زمان حمل به دلایل خارجی و غیر قابل اجتناب دچار آسیب شود و موجب خسارت کالا شود، به‌عنوان دفاع از طرف متصدی قابل استناد می‌باشد. به‌عنوان مثال اگر لاستیک اتومبیل در مسیر پاره شود و ایجاد خسارت کند، متصدی مسئول نمی‌باشد مشروط بر این‌که پارگی لاستیک به دلایل خارجی مانند عیب در تولید و یا وجود وسایل تیز در جاده باشد.

مسئولیت متصدی در قبال وسیله مورد استفاده بر اساس ماده (۳) ۱۷^۱ بسیار سنگین می‌باشد، با عنایت به ماده مذکور متصدی هرگز به بهانه اجاره وسیله نقلیه یا خدمات دیگران (در برخی موارد متصدی اصلی با انعقاد قراردادی از تصدی شخص دیگری استفاده می‌کند که در این حالت نیز معیوب بودن وسیله متصدی ثانوی موجبات مسئولیت متصدی اصلی خواهد بود) نمی‌تواند از مسئولیت رها شود.

متصدی باید وسیله مناسب با جاده و ارزش کالای مورد حمل انتخاب کند؛ (Clarke, 2009, p: 290) به عبارت دیگر با توجه به نوع کالا، وسیله نقلیه ممکن است معیوب تلقی شود، مثلاً در قضیه ای^۲ محموله که آثار هنری بود به‌علت آغشته بودن کانتینر وسیله نقلیه، آلوده شده و خسارت دید؛ در این قضیه ممکن بود در حالت عادی وسیله نقلیه سالم تلقی شود ولی دادگاه متصدی را با استناد به ماده (۳) ۱۷ مسئول دانست.

در صورتی که فرستنده در خصوص ماهیت کالا اطلاعات اشتباهی داده باشد و به این دلیل وسیله مناسبی تهیه نشود، نمی‌توان متصدی را مسئول شناخت. (ibid)

کنوانسیون CVR در این خصوص صراحتاً بیان داشته که متصدی نمی‌تواند با استناد به عیب وسیله نقلیه خود را از مسئولیت رهایی دهد (بند ۳ ماده ۱۱) به نظر می‌رسد چون موضوع این کنوانسیون حمل مسافر می‌باشد به‌خاطر حساسیت موضوع کنوانسیون سخت‌گیری بیشتری را اعمال کرده تا متصدی دقت لازم را در بررسی وسیله نقلیه انجام دهد.

۱. (۳) ۱۷: «حمل‌کننده به دلیل وضعیت معیوب وسیله نقلیه‌ای که از آن برای کار حمل استفاده می‌کند یا به علت اشتباه یا غفلت شخصی که وسیله نقلیه را از او کرایه کرده و یا اشتباه یا غفلت نمایندگان و کارکنان شخص یاد شده از مسئولیت مبری نخواهد بود.»

2. Cour de Cassation (Ch. Com.) (France), Isy Brachot c. Sté anonyme André Chenu et fils, Sté Derenne Art Transport; Adolfo Puerta, Tradisa transportes y distribución, Sté Trans Catalunya, 22.02.1994.

۵- مخاطرات خاص

حمل و نقل کالا در برخی موارد ذاتاً دارای مخاطرات خاصی است و از آن جایی که حمل و نقل با توافق و قرارداد بین طرفین صورت می‌گیرد، به نوعی این مخاطرات یا به عبارتی ریسک‌های حمل و نقل توسط طرفین پذیرفته می‌شود. کنوانسیون حمل و نقل جاده‌ای کالا با توجه به متفاوت بودن این نوع از حمل و نقل مقررات متفاوتی با سایر موارد حمل و نقل تعیین کرده است، این موارد در بند ۴ ماده ۱۷ به این شرح بیان شده است: «در صورتی که فقدان و خسارت از مخاطرات ذاتی خاص در یک یا چند مورد از موارد زیر حادث شود حمل‌کننده با رعایت بندهای (۲) الی (۵) ماده (۱۸) از مسئولیت مبری خواهد بود:

الف- استفاده از وسایل نقلیه رو باز و بدون پوشش در صورتی که با استفاده از چنین وسایلی به صراحت توافق شده و در بارنامه قید شده باشد.

ب - عدم بسته‌بندی یا وجود بسته‌بندی ناقص در مورد کالاهایی که در صورت نداشتن بسته‌بندی یا داشتن بسته‌بندی ناقص به دلیل طبیعتی که دارند متحمل ضایعات یا خسارات می‌شوند.

ج - انجام کار تحویل و تحول، بارگیری، بارچینی یا تخلیه کالا به وسیله فرستنده یا گیرنده و یا شخصی که از طرف آنان به این کار گمارده شده باشد

د - طبیعت بعضی از کالاها به خصوص به واسطه شکستگی، زنگ زدگی، پوسیدگی، خشکی، نشتی، نقصان معمولی، آفت یا بیدزدگی که تمام یا قسمتی از کالا را خصوصاً در معرض فقدان یا خسارت قرار می‌دهند.

ه - کافی یا کامل نبودن علائم و شماره‌های روی بسته‌ها

و - حمل حیوانات زنده.»

در موارد بیان شده احتمال آسیب دیدن کالا به دلیل نوع حمل مثلاً حمل با وسیله نقلیه رو باز، بسیار است، به همین دلیل سخت‌گیری در مسئولیت متصدی، ناروا است چرا که فرستنده یا گیرنده با آگاهی از خطرات این نوع حمل، با آن توافق کرده‌اند، پس اگر متصدی تنها اثبات نماید که خسارت وارده می‌تواند ناشی از موارد مخاطرات خاص مطرح شده باشد از مسئولیت معاف خواهد بود، به عبارتی در این موارد، متصدی به تناسب خطراتی که کالا را تهدید می‌کند کار آسان‌تری در اثبات عدم مسئولیت خود دارد. بسته‌بندی معیوب و بارگیری و تخلیه

نامناسب نیز جزء مخاطرات خاص مذکور می‌باشد که به دلیل ارتباط موضوعی ذیل عنوان عمل خطا کارانه یا غفلت خواهان بررسی شد، بقیه موارد را با شرایط استنادی آن‌ها در این قسمت بررسی می‌کنیم.

۵-۱- وسیله نقلیه روباز

یک وسیله نقلیه روباز که هم از بالا و هم از کناره‌ها بدون پوشش باشد یک نمونه بارز ریسک می‌باشد که کالا را در معرض هوا و تلف قرار می‌دهد؛ بنابراین اگر بین متصدی و فرستنده چنین توافقی صورت گیرد بدین معنی است که فرستنده چنین خطر ویژه‌ای را پذیرفته است در نتیجه اگر خسارتی در نتیجه این توافق صورت گیرد متصدی مسئول نخواهد بود؛ چنانچه زیان وارد شده معمول نباشد در این صورت اصولاً جبران خسارت بر عهده‌ی متصدی خواهد بود، مثلاً حمل ماسه در یک وسیله نقلیه روباز موجب مقداری خسارت در اثر جریان هوا خواهد شد ولی اگر خسارت وارده بیش از مقدار معمول باشد نمی‌توان به روباز بودن وسیله نقلیه استناد کرد. علت وجود چنین دفاعی بر این اساس می‌باشد که فرستنده با آگاهی از مخاطرات وسیله روباز، اقدام به توافق بر این نوع از وسیله کرده است و از این جهت متصدی تا میزان مخاطرات معمولی از مسئولیت مبری خواهد بود. (Ibid: 129) در خصوص سایر عوامل ایجادکننده خسارت مانند عیب در وسیله نقلیه و متناسب نبودن وسیله نقلیه به عنوان قواعد کلی مسئولیت متصدی کماکان پابرجاست.^۱

در قضیه‌ای^۲ وسیله نقلیه روباز مورد توافق طرفین قرار گرفته بود و به دفعات حمل کالا (ورقه‌های استیل) با این وسیله انجام شده بود ولی در آخرین حمل، زمانی که متصدی در تعطیلی آخر هفته، وسیله را در مکانی بدون سقف پارک می‌کند، باران سبب ورود زیان می‌شود، در دعوی مطرح شده علیه متصدی، وی به موارد مختلفی از دفاعیات از جمله روباز بودن وسیله نقلیه اشاره می‌کند، ولی دادگاه در رد این ادعا بیان می‌کند طبق آموزش‌های فرستنده، توقف زیاد متصدی منع شده بود و محموله‌های مشابهی در همین وسیله حمل شده بود، بدون این که آسیبی وارد شود و از طرف دیگر، تغییر شرایط آب و هوایی نمی‌تواند

۱. این پیش فرضیات نباید به موارد مذکور در ماده ۱۷، بند ۴ (a)، تعمیم یابد در صورتی که کسری غیر عادی یا خسارتی غیر معمول بر بسته کالا وارد آمده باشد.»

2. Hoge Raad (Netherlands), Expeditiebedrijf Jac. Bink BV, tegen de commanditaire vennootschap H. Kruidenier Hzn. CV, date: 05.01.1979.

به عنوان عیب ذاتی کالا تعبیر شود؛ و متصدی را مسئول اعلام کرد؛ بنابراین رو باز بودن وسیله در تضاد با شرایط دیگر نمی تواند موجب معاقبت متصدی گردد.

۵-۲- کالاهای حساس

کالاهای حساس به معنی کالاهایی می باشند که زود دچار خسارت و آسیب می شوند و از طریق وسایل نقلیه خاصی در طی فصل های خاص از سال حمل می شوند. در واقع اگر کالایی به طور ویژه در لیست کالاهای حساس گنجانده شوند آن ها به مفهوم کالاهای حساس مشمول بند ۴ ماده ۱۷ کنوانسیون خواهند بود و چنین کالاهایی نباید مدت زمان زیادی متوقف شوند چون ممکن است آسیب ببینند، مانند مواد فلزی مستعد زنگ زدگی و یا کالاهای فاسد شدنی مثل گوشت و هم چنین مواد شکستنی مثل شیشه. (ibid:340) مثلاً در قضیه ای^۱، متصدی، ورقه های استیل را بدون نقص دریافت کرد ولی به هنگام تخلیه متوجه زنگ زدگی برخی از ورقه ها شد، فرستنده علیه متصدی اقامه دعوی کرد ولی دادگاه به دلیل حساس بودن کالاها و میزان خسارت قابل انتظار، متصدی را از مسئولیت مبری دانست. در همین راستا دادگاه اعلام کرد لازم نیست متصدی علت خسارت ها را مشخص کند و صرف اثبات این قضیه که حساس بودن کالاها می تواند عامل ورود خسارت باشد کافی است.

اگر وسیله نقلیه مجهز به تجهیزاتی باشد که در برابر گرما، سرما، و نوسانات دما یا رطوبت هوا محافظت شده باشد، امکان رهایی از مسئولیت صرفاً با استناد به این مورد دفاعی وجود نخواهد داشت.^۲ مثلاً در قضیه ای^۳ به حساس بودن محموله که ماهی منجمد بود اشاره می شود ولی دادگاه با توجه به مجهز بودن وسیله نقلیه امکان استناد به این مورد دفاعی را نمی پذیرد و مسئولیت متصدی را بر اساس فرض کلی، پابرجا می داند. رویه دادگاه ها به نحوی است که مقررات مورد بحث را به گونه ای تفسیر می کنند که «وسیله نقلیه مجهز» به مصادیق مختلفی تسری داده می شود برای مثال روکش تارپولین را به عنوان تجهیزات خاص جهت محافظت از کالاها از رطوبت هوا در نظر گرفته اند. (Messent & glass, 2000, p:152)

1. Oberlandesgericht Hamm, 2.11.1995 – (18 U 10/95), TranspR 1996, 335.

۲. (۴)۱۸- اگر حمل در وسیله نقلیه ای صورت گیرد که بخوبی در برابر گرما، سرما و نوسانات دما یا رطوبت هوا محافظت شده باشد، حامل نمیتواند از بند (د) ماده ۱۷ به نفع خود استفاده کند مگر این که معلوم شود چنین شرایطی از وی سلب شده و این که وی طبق دستورالعملهای ابلاغی رفتار کرده است.»

3. Corte di Cassazione (Italy), Caioni Arnaldo c. Amministrazione Mackenzie s.r.l., date: 04.11.1993.

۳-۵- حمل حیوانات زنده

حمل حیوانات زنده از طریق جاده مشمول مقررات کنوانسیون حمل و نقل بین‌المللی جاده‌ای کالا می‌شود. حیوانات زنده نیز به دلیل خطراتی که طبیعتاً در حمل آن‌ها وجود دارد و احتمال تلف آن‌ها بالاست جزو حمل و نقل‌های با مخاطرات خاص محسوب شده‌اند. حیوانات زنده نیز جزء کالای حساس به حساب می‌آیند^۱ ولی در طبقه‌بندی جداگانه‌ای در کنوانسیون قرار گرفته‌اند؛ دلیل این که حیوانات زنده در دسته‌ای جداگانه قرار گرفته‌اند این است که حمل آن‌ها یکی از موارد ویژه‌ای است که اهمیت زیادی دارد. دلیل مهم دیگری که باعث شده آن را از سایر کالاهای حساس جدا کنند این است که متفاوت از کالاهای حساس می‌باشد چرا که دفاع مستند به کالای حساس مشروط به اجرای وظایف متصدی در خصوص تجهیزات خاص مرتبط با کالا می‌باشد؛ در صورتی که حمل کالا در وسیله نقلیه مخصوص که برای حفاظت از کالا از اثرات گرما، سرما، تغییرات حرارت یا رطوبت هوا مجهز شده انجام گیرد، حمل‌کننده نمی‌تواند از مزایای پیش‌بینی شده برای معافیت از مسئولیت در مورد کالاهای حساس استفاده نماید مگر این که ثابت کند که تحت شرایط موجود تمام اقدامات لازم در مورد انتخاب، نگهداری و استفاده از چنین تجهیزاتی از طرف او رعایت شده و هر دستور خاص صادر شده به او انجام شده است. (R.loowe, 1975, p: 49)

البته مقرر مشابهی نیز در خصوص شرایط استنادی به حمل حیوانات زنده و شرایط استفاده از این مورد دفاعی پیش‌بینی شده است، که فرضیه فوق را تضعیف می‌کند؛ در خصوص شرایط پذیرش مخاطرات خاص در خصوص حمل حیوانات زنده «حمل‌کننده نمی‌تواند از مزایای پیش‌بینی شده در جزو (و) بند (۴) ماده (۱۷) استفاده نماید مگر اینکه ثابت کند که تحت شرایط موجود تمام اقداماتی که به‌طور عادی بر عهده او بوده انجام شده و هر دستور خاص صادر شده به او رعایت شده است.»^۲ تفاوت مهم بحث شده بین بند ۴ ماده ۱۸ (در خصوص کالاهای حساس) با بند

۱. مثلاً در قضیه‌ای که آهوهای کوهی در مدت حمل تلف شدند فرستنده طولانی‌تر شدن مدت حمل و عدم تهیه‌ی شرایط مناسب برای راحتی و امنیت آهوها را علت مرگ برخی از آن‌ها عنوان می‌کند، ولی دادگاه دفاع متصدی را که مستند به (f)(۴) ۱۷ بود می‌پذیرد چون بر اساس مدارک موجود مدت زمان خارج از برنامه را دلیل اتلاف ندانست بلکه استرس طبیعی ناشی از حمل این حیوان را دلیل این واقعه تشخیص داد.

Corte di Cassazione (Italy), Caioni Arnaldo c. Amministrazione Mackenzie s.r.l. date: 17.06.1997

۲. ماده (۵) ۱۸

پنجم آن ماده (در خصوص حیوانات زنده) وجود عبارت «اقدامات لازم متعارف» می‌باشد که در بند چهارم، واژه «متعارف» جهت اقدامات لازم برای کالاهای حساس قید نگردیده است، برخی معتقدند این دو به دلیل اختلاف همین واژه متفاوت‌اند زیرا واژه‌ی متعارف سطح مسئولیت متصدی را در قبال حیوانات زنده می‌کاهد و علت این تفاوت بین کالاهای حساس و حیوانات زنده آن است که متصدی با تجهیز وسیله می‌تواند سطح مناسبی از مراقبت را داشته باشد ولی متصدی نمی‌تواند به همان سطح بر حیوانات زنده کنترل داشته باشد؛ (clarke, 2009, p: 347) این استدلال از سوی دیگر به دلیل حاکمیت مسئولیت کلی حداکثر مراقبت بی‌اثر دانسته شده است و رژیم حاکم بر مسئولیت متصدی در قبال حیوانات زنده و کالای حساس یکسان انگاشته شده و گفته شده است چه بسا کالاهای حساس شیمیایی از حیوانات زنده نیز غیرقابل کنترل‌تر باشند؛ (Messent & glass, 2000, p: 174) آن‌چه در خصوص علت این تفاوت قابل قبول است اشاره به اختلافات موجود در تصویب کنوانسیون CIM^۱ (پیش از کنوانسیون حمل و نقل بین‌المللی جاده‌ای کالا) می‌باشد که برخی در آن‌جا معتقد بودند نباید حیوان زنده را کالا محسوب کرد و جدا کردن حیوانات زنده از کالاهای حساس در کنوانسیون حمل و نقل بین‌المللی جاده‌ای کالا به این علت یک راهکار سیاسی بوده است. (Clarke, 2009, p: 346).

۶- کالاهای خطرناک

ماده ۲۲ در خصوص کالاهای خطرناک مقرر می‌دارد: «۱- وقتی فرستنده کالایی را با ماهیت خطرناک به حمل‌کننده تحویل می‌دهد باید حمل‌کننده را از نوع دقیق خطر و در صورت لزوم از اقدامات احتیاطی که باید به عمل آید مطلع سازد. در صورتی که این اطلاعات در بارنامه جاده‌ای ذکر نشده باشد مسئولیت اثبات این که حمل‌کننده از نوع خطری که در حمل کالای مورد بحث وجود داشته آگاه بوده است با ارائه دلایل دیگر به عهده فرستنده یا گیرنده خواهد بود.»

۲- چنان‌چه حمل‌کننده از وجود کالای با ماهیت خطرناک موضوع بند (۱) این ماده آگاه نشده باشد می‌تواند در هر زمان و در هر مکانی کالا را تخلیه کرده یا آن را از بین برده و یا خنثی نماید بدون این که غرامتی از این بابت بپردازد؛ علاوه بر این فرستنده کالا مسئول جبران تمام هزینه‌ها، فقدان یا خسارت‌هایی است که از تحویل چنین کالایی به منظور حمل یا از حمل

آن حادث شود.» این ماده مشخص می‌کند که متصدی چگونه می‌تواند با کمک آن، به‌عنوان یک دفاع از مسئولیت رهایی یابد. کالاهایی ماهیت خطرناک دارند که در یک مسیر حمل و نقل عادی، به‌طور سریع منشا خسارات مالی و جانی می‌شوند؛ بنابراین چنین کالاهایی ذاتاً خطرناک هستند نه این‌که در شرایط کاملاً استثنایی تبدیل به کالای خطرناک می‌شوند؛ برای مثال سنگ‌های معدنی بزرگ مثل سنگ آهن، در صورتی که درست باربندی نشود، در سربالایی و سراسیمی می‌توانند خطرات عمده‌ای به بار بیاورند اما هیچ‌کس چنین کالایی را در زمره کالاهای خطرناک محسوب نمی‌دارد. (السان، پیشین، ۲۰۸)

خطر چنین کالاهایی علاوه بر وسیله نقلیه و بار باید متوجه اموال مردم باشد. چنین تفسیرهایی از کالای خطرناک در حالی بیان می‌شود که کنوانسیون بیان خاصی در خصوص کالای خطرناک ندارد، در کامن لا کالاهایی که ذاتاً خطرناک هستند تنها کالای خطرناک محسوب نمی‌شوند بلکه ممکن است کالاهای عادی نیز در شرایط خاص کالای خطرناک محسوب شوند مثلاً در مواردی گندم به‌علت موقعیت خاصش کالای خطرناک محسوب شده است. برای تعیین کالاهای تحت شمول این کنوانسیون دکتترین نقش بسزایی دارد. (Car, 2009, p: 389)

چنان‌چه حمل‌کننده از وجود کالای با ماهیت خطرناک موضوع بند ۱ این ماده آگاه نشده باشد می‌تواند در هر زمان و در هر مکانی کالا را تخلیه کرده یا از بین برده و یا خنثی نماید بدون این‌که غرامتی از این بابت بپردازد. علاوه‌براین فرستنده کالا مسئول جبران تمام هزینه‌ها، فقدان یا خسارت‌هایی است که از تحویل چنین کالایی به‌منظور حمل یا از حمل آن حادث شود. در قضیه‌ای^۱ محموله مواد شیمیایی سمی بوده است که فرستنده آن‌ها را تنها مواد شیمیایی معرفی می‌کند، و متذکر ماهیت خطرناک آن‌ها نمی‌شود، واسطه‌ی ارسال نیز به متصدی اعلام می‌کند که محموله دارو می‌باشد، در کنار این محموله کالاهای دیگری نیز بارگیری می‌شود و در طول حمل به‌علت نشتی یکی از بشکه‌ها، محموله‌های دیگر و تریلی آسیب وارد می‌شود؛ در نهایت دادگاه علت وقوع حادثه را عدم اطلاع نماینده فرستنده و متصدی از ماهیت خطرناک کالا اعلام می‌کند و فرستنده را تنها مسئول حادثه می‌شناسد.

آزادی متصدی در خصوص تخلیه و انهدام مواد خطرناک مطلق نیست بلکه باید شرایط محیط زیستی و سلامت عمومی را در نظر بگیرد و در این خصوص هیچ تعهد قراردادی در

1. Cour d'Appel de Bruxelles (Belgium), Société Continental Pharma, Transports de Jaeger a.o., date 25.01.1978.

مقابل طرف قرارداد نخواهد داشت. فرستنده، مسئول هزینه‌های متحمل شده از طرف متصدی نیز می‌باشد. علاوه بر این اگر خساراتی به متصدی وارد گردد مانند خسارت به وسیله نقلیه، فرستنده این گونه خسارات را نیز باید جبران کند.

کنوانسیون CVR نیز عیب ذاتی کالا و داشتن ماهیت خطرناک را از مواردی دانسته که متصدی می‌تواند با استناد به آن‌ها خود را به‌طور کلی یا جزئی از مسئولیت معاف کند. (بند ۲ ماده ۱۴)

در حقوق ایران در این مورد مقرر خاصی در مورد معافیت ناشی از حمل خطرناک از طریق جاده وجود دارد؛ به موجب ماده ۵ آیین‌نامه اجرایی مصوب جلسه ۱۳۸۰/۱۲/۲۲ هیأت وزیران، فرستنده کالا و محصول خطرناک مکلف است پیش از تنظیم قرارداد حمل و نقل کالا طی اظهارنامه‌ای متصدی حمل و نقل را از حمل کالای خطرناک مطلع نماید و چنان‌چه متصدی حمل و نقل از وجود کالای خطرناک آگاه نشده باشد پس از وقوف به موضوع باید با هماهنگی سازمان حفاظت محیط زیست یا واحدهای تابع آن و کسب اجازه مدعی‌العموم حوزه قضایی محل توقف نسبت به تخلیه محموله اقدام نماید و یا به محل بارگیری عودت نماید؛ در این شرایط صاحب کالا مطابق قوانین و مقررات موجود، مسئول کلیه خسارت‌ها و هزینه‌هایی است که از تحویل چنین کالایی به متصدی حمل و نقل، شخص ثالث، یا دولت وارد گردیده است و در چنین وضعیتی هیچ‌گونه مسئولیتی از نظر پرداخت خسارت متوجه متصدی حمل و نقل نمی‌باشد.

۷- وجود مانع برای تحویل

به نظر می‌رسد عدم امکان تحویل کالا، به نوعی صورتی از عدم امکان اجرای قرارداد باشد ولی به دلیل اهمیت موضوع و فروض مهمی که می‌تواند منجر به وجود مانع در تحویل کالا شود ماده ۱۵ به‌طور مجزا مقررات ویژه‌ای برای این موضوع دارد: «۱- در صورتی که پس از ورود کالا به مقصد تعیین شده اوضاع و احوال مانع از تحویل کالا شود، حمل‌کننده از فرستنده، درخواست صدور دستورها را خواهد نمود. در صورتی که گیرنده از گرفتن کالا امتناع ورزد، فرستنده بدون این که مجبور به ارائه نسخه اول بارنامه جاده‌ای باشد، حق در اختیار گرفتن کالا را خواهد داشت.

۲- حتی اگر گیرنده از پذیرفتن کالا امتناع کرده باشد می‌تواند درخواست تحویل کالا را تا زمانی که حمل‌کننده دستورهای مغایری از فرستنده دریافت نکرده است بنماید.

۳- در صورتی که اوضاع و احوال مانع از تحویل کالا شده بعد از صدور دستور از طرف گیرنده در اعمال حقوق پیش‌بینی شده برای او در بند (۳) ماده (۱۲) مبنی بر تحویل کالا به شخص دیگر رخ دهد، بندهای (۱) و (۲) این ماده با فرض این که گیرنده، فرستنده است و شخص دیگر، گیرنده نافذ خواهد بود.»

باید توجه داشت که وقتی چنین ادعایی (وجود مانع برای تحویل) صورت می‌گیرد در مرحله اول باید دقت کرد که آیا اصلاً چنین اتفاقی صورت گرفته است یا خیر؟ چرا که عدم امکان تحویل مطلق نمی‌باشد بلکه نسبی است و به چند عامل بستگی دارد: اول این که تحقق چنین وضعیتی به شرایط مندرج در قرارداد بستگی دارد؛ برای مثال اگر تحویل به الف یا ب در قرارداد درج شده باشد و تحویل به الف غیر ممکن گردد، هنوز امکان تحویل به ب وجود دارد. دوم، متصدی مکلف نیست تمامی اقدامات ممکن برای تحویل کالا را انجام دهد به عنوان مثال اگر گیرنده از تحویل کالا اجتناب کند، متصدی مکلف نیست مدت زمان طولانی به امید اندک شانس به این که نظر گیرنده عوض شود منتظر بماند؛ به محض اینکه گیرنده از تحویل کالا امتناع کند، غیر ممکن شدن در خصوص تحویل محقق خواهد شد.

با این وجود وقتی که متصدی آدرس صحیح محل تحویل را نمی‌داند تحویل غیرممکن تلقی نمی‌شود؛ در این حالت متصدی باید تحقیق و پرس‌وجو کند، حتی اگر زمان‌بر و مشکل باشد.

اگر گیرنده از تحویل گرفتن کالا امتناع کند، شرایط برای در اختیار گرفتن کالا توسط فرستنده به وسیله جمله دوم بند ۱ ماده ۱۵ تسهیل می‌شود؛ زیرا در این حالت می‌گوید فرستنده بدون این که مجبور به ارائه نسخه اول بارنامه جاده‌ای باشد، حق در اختیار گرفتن کالا را خواهد داشت. البته این مقرره کاملاً منطقی است؛ زیرا ممکن است نسخه اول بارنامه در اختیار گیرنده باشد، به هر حال اگر نظر گیرنده مبنی بر تحویل نگرفتن کالا عوض شود و بخواهد کالا را تحویل بگیرد و دستورالعمل مغایری از طرف فرستنده به متصدی نرسیده باشد واضح است که متصدی باید کالا را به گیرنده تسلیم کند. (بند ۲ ماده ۱۵)

اگر مانع تحویل، عدم دریافت کالا از سوی گیرنده نباشد، برخلاف سهولت مذکور در حالت قبلی فرستنده باید اولین نسخه بارنامه را ارائه دهد.^۱ اگر فرستنده نتواند این کار را انجام دهد، کار با مشکل مواجه خواهد شد. زیرا متصدی از یک طرف مکلف است آن را از فرستنده

بخواید و از طرف دیگر فرستنده قادر به ارائه آن نیست؛ در این حالت متصدی می‌تواند حمل را خاتمه داده و به حساب گیرنده کالا را تخلیه کند^۱ و در نهایت بند سوم ماده ۱۶ تکلیف متصدی را مشخص کرده است: «در صورتی که کالا فاسدشدنی باشد حمل‌کننده می‌تواند بدون این که منتظر وصول دستور شخصی که، حق در اختیار گرفتن کالا را دارد بشود، آن را به فروش رساند، هم چنین در صورتی که وضع کالا چنین اقدامی را ایجاب نماید یا هزینه‌های انبارداری کالا در مقایسه با قیمت آن نامتناسب باشد حمل‌کننده می‌تواند دست به چنین کاری بزند. علاوه بر موارد یاد شده در صورتی که حمل‌کننده پس از پایان مدتی معقول دستوری مخالف با آن چه که به طور منطقی باید صادر کند از طرف شخصی که حق در اختیار گرفتن کالا را دارد دریافت ندارد اقدام به فروش کالا خواهد نمود».

مشکل دیگری که ممکن است پیش آید این است که متصدی از فرستنده دستورات لازم را درخواست کند ولی فرستنده که احتمالاً دیگر سودی در کالاها احساس نمی‌کند از اتخاذ دستورات لازم امتناع کند؛ در این خصوص نص خاصی وجود ندارد و در چنین مواردی متصدی می‌تواند به ترتیبی که در حالت اخیر برای انحلال قرارداد گفته شد، اقدام کند.

۸- معافیت ناشی از مرور زمان

۸-۱- مرور زمان یک ساله

کنوانسیون حمل و نقل بین‌المللی جاده‌ای کالا همانند سایر کنوانسیون‌های مشابه برای اقامه دعوا محدودیت‌هایی در نظر گرفته است. ماده ۳۲^۲ کنوانسیون یک مهلت یک ساله برای طرح

۱. ماده (۲) ۱۶: «در موارد گفته شده در بند (۱) ماده (۱۴) و ماده (۱۵) حمل‌کننده می‌تواند فوری کالا را به حساب شخصی که حق در اختیار گرفتن آن را دارد تخلیه نموده و با این کار حمل پایان یافته تلقی خواهد شد. پس از آن حمل‌کننده کالا را از طرف شخصی که صاحب آن شناخته می‌شود نگاهداری خواهد کرد. در هر حال حمل‌کننده می‌تواند نگاهداری کالا را به شخص ثالثی واگذار نماید. در این صورت هیچگونه مسئولیتی متوجه حمل‌کننده نخواهد بود جز اینکه باید در انتخاب شخص ثالث دقت معقول به عمل آورد. هزینه‌های تعلق گرفته به موجب بارنامه جاده‌ای و سایر هزینه‌ها در برابر تحویل کالا قابل دریافت خواهد بود.»

۲. «ماده ۳۲-»

۱- مهلت اقامه دعوی ناشی از حمل کالا برابر مقررات این کنوانسیون یک سال است. با وجود این در مورد خلاف عمدی یا ناشی از قصور که طبق قانون محل دادگاه یا دیوانی که دعوا در آن مطرح است معادل خلاف عمدی تلقی شده، مهلت آن سه سال خواهد بود.

مهلت یاد شده از تاریخهای زیر آغاز می‌شود:

دعوا مقرر نموده است؛ تعیین این محدودیت زمانی می‌تواند دو اثر متفاوت داشته باشد: سپری شدن مدت مرور زمان یا به خودی خود مسقط حق طرح دعوی است که در این صورت نیازی به استناد خواننده نمی‌باشد و یا این که مسقط حق طرح دعوی نبوده و تنها ایجاد کننده مانعی برای طرح دعوی است که مستلزم ایراد خواننده است. به نظر می‌رسد هدف مقررات کنوانسیون حمل و نقل جاده‌ای کالا اسقاط حق با مرور زمان نیست، بلکه برای جبران خسارت مانعی ایجاد می‌کند که ذی‌نفع باید به آن استناد کند؛ با این وجود می‌توان گفت که این یکی از خصوصیات، مرور زمان می‌باشد که کنوانسیون حمل و نقل بین‌المللی جاده‌ای کالا در این خصوص ساکت می‌باشد؛ بنابراین قوانین ملی در این خصوص حاکم خواهد بود و در قوانین ملی اکثر کشورهای اروپایی دفاع مرور زمان باید از طرف خواننده مورد ایراد واقع شود تا مانع رسیدگی شود در غیر این صورت به خودی خود مسقط حق طرح دعوا و مطالبه خسارت نمی‌باشد. (Clarke, 2009, p: 304)

۸-۲- مرور زمان سه ساله در مورد تخلف عمدی

یک استثنای در خصوص دوره ۱ ساله در جمله دوم بند ۱ ماده ۳۲ بیان شده است بدین صورت که مقرر کرده است در مورد خلاف عمدی یا ناشی از قصور که طبق قانون محل دادگاه یا دیوانی که دعوا در آن مطرح است معادل خلاف عمدی تلقی شده مهلت اقامه دعوی ۳ سال خواهد بود.

- الف - در مورد فقدان قسمتی از کالا، خسارت یا دیرکرد تحویل، از تاریخ تحویل کالا،
- ب - در مورد فقدان تمام کالا از سی امین روز بعد از مهلت توافق شده و در صورتی که مهلتی توافق نشده باشد از شصتین روز تاریخ تحویل کالا به حمل کننده،
- ج - در تمام موارد دیگر سه ماه پس از تاریخ عقد قرارداد حمل. روزی که مهلت از آن شروع به احتساب می‌شود جزو مهلت نخواهد بود.
- ۲- ادعای کتبی موجب خواهد شد که این مهلت تا تاریخ رد کتبی ادعا از طرف حمل کننده و اعاده اسناد مربوط به حال تعلیق درآید. چنانچه قسمتی از ادعا پذیرفته شود مهلت ادعا فقط نسبت به آن قسمت از ادعا که هنوز مورد اختلاف است دوباره آغاز خواهد شد. مسئولیت اثبات وصول ادعا یا پاسخ به آن و یا اعاده اسناد، به عهده طرفی خواهد بود که به مراتب یاد شده استناد می‌کند. جریان مهلت با ادعاهای دیگری با همان محتوا تعلیق نخواهد شد.
- ۳- تمدید مهلت، برابر مقررات قانون محل دادگاه یا دیوانی که دعوا در آن جریان دارد با رعایت مقررات بند (۲) بالا اعمال خواهد شد. قانون یاد شده همچنین بر موارد حق اقامه دعوی جدیدی که ایجاد می‌شود حاکم خواهد بود.
- ۴- حق اقامه دعوی را که مشمول مرور زمان شده است نمی‌توان از طریق ادعای متقابل یا تهاتر اعمال نمود.

امروزه حجم روز افزون تجارت کانتینری زمینه‌های متعددی را برای نفوذ تقلب در حمل بار فراهم می‌کند. حتی ممکن است کالاهایی که در یک کشور بسته‌بندی می‌شوند تا رسیدن به مقصد خود، در کشور دیگری باز شوند؛ و در این میان با وجود ایراد خسارت متصدی از اطلاع به صاحب کالا امتناع کند و مانع از متوجه شدن وی از خسارت به وجود آمده بشود. (کیایی، ۱۳۸۲، ۲۴۲) بنابراین لازم است تا مهلت زیادی در این خصوص برای مدعی در نظر بگیریم تا بتواند بعد از متوجه شدن خسارت طرح دعوا بکند.

در قضیه‌ای^۱ تخلف عمدی به شکل فریب صورت گرفته بود بدین صورت که متصدی حمل، در قرارداد حمل از نامی به کار برده بود که یک شرکت دیگری نیز با همان نام وجود داشته است و متصدی آدرس آن شرکت را در قرارداد آورده بود، که باعث شد شناسایی آدرس و اقامه دعوا غیر ممکن نشود ولی اقامه آن را در یک سال غیر مقدور ساخت بنابراین دادگاه مقرر کرد دوره زمانی برای اقامه دعوا در این خصوص ۳ سال خواهد بود نه یک سال.

۸-۳- مرور زمان در خصوص کالاهایی که خسارت دیدند ولی تحویل مرسل‌الیه نشده‌اند. در بعضی مواقع کالا خسارت می‌بیند ولی به طور کلی تلف نمی‌شود با این وجود کالا به گیرنده تحویل داده نمی‌شود بلکه یا به عنوان اوراقی به فروش می‌رسد و یا به فرستنده بازگردانده می‌شود تا آن‌ها را تعمیر کند و یا اینکه احتمالاً آن‌ها را دوباره بفروشد. در خصوص این که آیا کنوانسیون شامل چنین کالاهایی می‌شود به تبع آن مرور زمان‌های مقرر در آن شامل چنین کالاهایی می‌شود یا نه دیدگاه‌های متفاوتی وجود دارد. ولی آنچه که مقبولیت بیش‌تری دارد بدین صورت می‌باشد که گفته شده است مطابق بند ۱ ماده ۱۲ فرستنده این حق را دارد تا کالا را متوقف کند، مکان تحویل را تغییر دهد و یا حتی تحویل گیرنده را تغییر دهد. بنابراین اگر فرستنده بعد از شنیدن خبر خسارت، یکی از دستورها را صادر کند، تحویل مطابق قرارداد می‌باشد بنابراین مشمول بند ۱ ماده ۳۲ خواهد بود که هدف این ماده این است که یک مدت زمان قابل تشخیص را برای طرح دعوا معین سازد و همان‌طور که گفته شد این نظر بیش‌تر در عمل پذیرفته شده است. (Clarke, 2009, p: 44)

در خصوص مرور زمان نیز کنوانسیون CVR نسبت به فوت و جراحات بدنی مدت زمان ۳ ساله در نظر گرفته با این توضیح که این مدت زمان از تاریخ آگاهی از صدمه بدنی خواهد بود

1. Cour de cassation (France), Marratextil - Transports Chupin, Larivière et Coste (CLC), date: 12.12.1989, number: 88-12772.

ولی در هر حال این مدت زمان از ۵ سال از تاریخ تصادف بیش تر نخواهد بود. (بند ۱ ماده ۲۲)
در خصوص سایر موارد نیز مرور زمان ۱ سال خواهد بود. (بند ۲ ماده ۲۲)

گفتار سوم: عدم امکان استناد به دفاعیات

همان‌طور که بیان شد متصدی حمل و نقل مسئول هرگونه خسارت، تأخیر یا فقدان محموله در طی سفر حمل می‌باشد ولی تحت شرایط و اوضاع و احوال خاصی متصدی می‌توانست با استناد به یک یا چند مورد از دفاعیات بیان شده خود را از مسئولیت برهاند، ولی متصدی حمل و نقل گاهی اوقات با انجام اعمالی یا ترک برخی وظایف چنین حقی را از خود سلب می‌کند، به عبارتی حق استناد به دفاعیات مذکور در کنوانسیون را از دست می‌دهد؛ در این خصوص ماده ۲۹ کنوانسیون بیان می‌دارد:

چنان‌چه خسارت وارد شده به کالا در نتیجه قصور یا خلاف عمدی از ناحیه حمل‌کننده بوده باشد و برابر قانون محل دادگاه یا دیوانی که به موضوع رسیدگی می‌کند در حکم خطای عمدی تلقی شده باشد در چنین صورتی حمل‌کننده حق استفاده از مقررات این فصل را که مسئولیت او را رفع یا محدود می‌کند یا بار اثبات را از گردن او ساقط می‌کند نخواهد داشت. مقررات بند بالا در صورتی که قصور یا خلاف عمدی از طرف نمایندگان و کارکنان و سایر اشخاصی که حمل‌کننده از خدمات آن‌ها در کار حمل استفاده می‌کند رخ داده باشد، مادامی که نمایندگان و کارکنان یا اشخاص یاد شده در حدود وظیفه شغلی خود عمل نموده باشند نیز جاری خواهد بود؛ علاوه بر این در چنین موردی نمایندگان، کارکنان یا اشخاص مورد بحث حق ندارند نسبت به مسئولیت شخصی خود از مقررات فعلی یاد شده در بند (۱) استفاده کنند. ابتدا ذکر این نکته لازم به نظر می‌رسد که چنین مقرره‌ای ابداعی کنوانسیون حمل و نقل جاده‌ای کالا نمی‌باشد بلکه در اکثر قوانین کشورهای هم‌چنین سایر کنوانسیون‌ها شبیه این ماده وجود دارد، به عنوان نمونه در حقوق فرانسه قانون مصوب ۱۹۳۶ می‌گوید جبران خسارت در هیچ صورتی نمی‌تواند فراتر از سقفی باشد که آن قانون معین کرده است، اما رویه قضایی فرانسه بر اساس قاعده معروفی^۱ سقف تعیین شده برای جبران خسارت را در مورد تقصیر

1. *Lata culpa aequiparatur dolo* means gross negligence is equal to fraud and intentional tort

سنگین یا در حکم (معادل) عمد قابل اعمال ندانسته است؛ نهایتاً از زمان تغییر قانون در سال ۱۹۸۶ پیش‌بینی شده است که علاوه بر مورد تقلب در یک مورد دیگر هم جبران نامحدود خسارت‌ها اعمال می‌شود و آن هم خطای سنگین و نابخشودنی متصدی حمل و نقل است. (امانی، ۱۳۸۶: ۹۴)

کنوانسیون حمل و نقل جاده‌ای کالا همانند کنوانسیون‌های ورشو و مونترال در خصوص مسئولیت متصدیان حمل و نقل هوایی در برابر مسافر و کالا، ضابطه‌ای را در خصوص مفهوم تقلب و تقصیر سنگین ارائه نداده است و آن را بر عهده قاضی یا داور رسیدگی کننده قرار داده است تا مطابق حقوق ملی خود عمل کند، مثلاً در حقوق کشور آلمان و فرانسه وجود قصد برای تحقق سوءرفتار عمدی لازم است ولی دادگاه فدرال آلمان بر اساس نسخه تصحیح نشده کنوانسیون ورشو، در هر حال تقصیر سنگین را تحت عنوان عمل هم طراز با سوءرفتار عمدی دانسته است. (Damar, op cit: 231)

کنوانسیون CVR نیز مقرر می‌دارد اگر خسارت و ضرر و زیان ناشی از تخلف عمدی یا تقصیر سنگین متصدی باشد، وی نمی‌تواند به مواردی از کنوانسیون که مسئولیت او را به‌طور کلی یا جزئی محدود می‌کند استناد کند. (بند ۲ ماده ۱۸).

نتیجه

یافتن مبنای مسئولیت به‌عنوان اساسی‌ترین رکن کنوانسیون، بدون بررسی موارد معافیت مندرج در آن ممکن نیست و در عین حال تأثیر متقابل مبنای مسئولیت انتخاب شده در کنوانسیون و موارد معافیت از این مسئولیت غیر قابل چشم‌پوشی است. بررسی مواد مختلف کنوانسیون که با معافیت متصدی حمل و نقل از مسئولیت ارتباط دارد نشان داد که نظریه حداکثر مراقبت قابل پذیرش است. این نظریه متصدی حمل و نقل را مکلف به تلاش حداکثری برای جلوگیری از وقوع خسارت می‌داند و از این‌رو شباهت بسیاری با فرض تقصیر دارد.

موارد معافیت متصدی را می‌توان بر اساس شیوه‌ی اثباتی به دو دسته تقسیم نمود: مواردی که در آن متصدی باید ضمن اثبات حداکثر مراقبت خود مورد دفاعی خویش را نیز به اثبات برساند به گونه‌ای که اثبات کند خسارت وارده به علت همین مورد بوده است که این موارد عبارت‌اند از عیب ذاتی در کالا، قوه قاهره، معیوب بودن وسیله نقلیه، خطرناک بودن کالای

مورد حمل، وجود مانع برای تحویل کالا و برخی از مصادیق تقصیر مدعی که مشمول عیب در بسته بندی و بارگیری ناشی از عمل مدعی نمی‌شود. دسته دوم شامل مواردی است که به خاطر مخاطرات ذاتی حمل و نقل، کافی است متصدی اثبات کند، خسارت وارده احتمالاً به سبب همین مخاطرات، وارد شده است؛ از این موارد به عنوان «ریسک‌های خاص» یاد می‌شود. مبنای این تفاوت به خاطر توافق طرفین در مورد حمل و نقلی است که ذاتاً دارای خطر است و وقوع خسارت تا حدودی غیر قابل اجتناب است مثلاً اگر توافق بر حمل ماسه با وسیله نقلیه رو باز صورت بگیرد به نوعی طرفین به مخاطرات ذاتی ناشی از جریان باد که طبیعتاً تا حدودی بر کالا آسیب وارد خواهد کرد؛ اشراف داشته و زبانی تا حد معقول را پذیرفته‌اند؛ موارد دفاعی مطرح در این زمینه، عیب در بسته‌بندی، بارگیری و چیدمان متناسب به مدعی، وسیله نقلیه رو باز، حمل کالاهای حساس و حیوانات زنده می‌شود.

آنچه از بررسی تمامی موارد معافیت به دست آمد نگرش سخت‌گیرانه کنوانسیون برای مسئولیت متصدی است چرا که حتی در موارد مخاطرات ذاتی کالا لازم است تا شرایطی بر حسب مورد رعایت شده باشد، مثلاً اگر وسیله حمل مجهز باشد، متصدی نمی‌تواند به حساس بودن کالا که از موارد مخاطرات خاص است، استناد کند؛ به این ترتیب حتی در موارد مخاطرات ذاتی، معیارهایی که خود حاکی از وظیفه حداکثر مراقبت متصدی است، پیش‌بینی شده است و در عمل نیز تفاوت چندانی بین موارد مختلف مورد دفاع ایجاد نشده است.

نوع دیگری از دفاع مطرح در کنوانسیون به غیر از موارد یاد شده در گفتاری مجزا بررسی شد که این مورد تحقق مرور زمان می‌باشد، این نوع دفاع در واقع مربوط به یک ایراد شکلی در رسیدگی‌های قضایی می‌باشد و دادگاه را از ورود به ماهیت دعوی منع می‌کند، دو نوع مرور زمان یک ساله و سه ساله در کنوانسیون پیش‌بینی شده است، مرور زمان سه ساله مربوط به جایی است که ورود خسارت به طور عمدی بوده است و مرور زمان یک ساله مربوط به جایی است که خسارت غیر عمدی می‌باشد. نکته حائز اهمیت دیگر لزوم استناد خواننده به مرور زمان جهت استفاده از این راهکار دفاعی می‌باشد.

در صورتی که خسارات وارده ناشی از عمد متصدی حمل یا کارکنان وی باشد یا تقصیر ایشان در ایجاد خسارت چنان با بی احتیاطی همراه باشد که در حکم عمد محسوب شود، متصدی حمل و نقل حق استناد به موارد معافیت و محدودیت مسئولیت را نخواهد داشت.

در کل مقررات بین‌المللی در خصوص موارد معافیت متصدی حمل و نقل جاده‌ای توانسته است تا حدودی منافع طرفین مخصوصاً صاحب کالا را تضمین کند ولی در حقوق داخلی ما، قانون تجارت در بخش عمده خود هم‌چنان صورت قدیمی خود را حفظ کرده است و این امر باعث شده است که نواقص متعددی در آن ملاحظه شود که حقوق دانان مجبور می‌شوند برای رفع مشکل به قواعد عام قانون مدنی مراجعه کنند فلذا اصلاح مقررات در این زمینه ضروری می‌باشد.



منابع

فارسی

- امانی مسعود، (۱۳۸۶)، «مطالعه تطبیقی آثار تقلب و تقصیر سنگین متصدی حمل و نقل» فقه و حقوق، سال چهارم.
- بطحاییسید فرهاد، (۱۳۸۸)، «مسئولیت متصدی حمل و نقل جاده ای مسافر»، مجله تعالی حقوق (خوزستان) شماره ۳۶.
- اخلاقی بهروز، (۱۳۷۲)، «مسئولیت، بحثی پیرامون قراردادهای حمل و نقل» مجله کانون و کلا شماره ۱۵۶.
- سادات حسینی حسین، (۱۳۸۴)، «بررسی مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل جاده ای کالا در کنوانسیون سی.ام.آر و مقایسه آن با حقوق ایران و انگلیس» مجله تحقیقات حقوقی، شماره ۴۲.
- السان، مصطفی، (۱۳۸۷)، «تعهد ایمنی متصدی حمل و نقل در قرارداد حمل و نقل کالاهای خطرناک» پژوهشنامه حمل و نقل، سال پنجم، شماره سوم.
- شهیدی مهدی، (۱۳۸۳)، حقوق مدنی (جلد سوم)، آثار قراردادهای و تعهدات، انتشارات معجد.
- صالحی راد محمد، (۱۳۷۸)، «دلالت خارجی بودن علت معافیت از مسئولیت» دیدگاههای حقوقی، شماره ۱۵.
- صدیقی زاده کیانوش، (۱۳۷۵)، «عدم امکان اجرای قرارداد در حقوق ایران و انگلیس» پایان نامه کارشناس ارشد، دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران.
- صفایی حسین، (۱۳۷۶)، «قوه قاهره یا فورس ماژور» مجله ی حقوقی بین المللی، شماره سوم، تابستان.
- کیایی فاطمه، (۱۳۸۲)، «ردیابی تقلب در حمل و نقل بار، راهی مؤثر در کاهش نرخ حق بیمه» تازه های جهان بیمه، شماره ۶۳.
- لاجوردی، عرفان (۱۳۸۶)، «مقررات حاکم بر حمل و نقل بین المللی جاده ای» صنعت حمل و نقل، شماره ۲۷۰.



لاتین

- Clarke, Malcolm, *Multimodal Transport in the New Millennium*, WMU journal of Maritime Affairs, no.1, 2002.
 - Clarke, Malcolm, *International Carriage of Goods by road: CMR*, 5d edit, Sweet & Maxwell, 2009.
 - Colin , Barrett, “Act of God and Carrier liability”, journal of commerce, New York 2011.
 - Carr, Indira, *International Trade Law*, 4d edit, Routledge-Cavendish, 2009.
 - Duygu, Damar , *Willful Misconduct in International Transport Law*, Springer, 2011.
 - European Commission, Final Report, “the Economic Impact of Carrier Liability on Intermodal Freight Transport”, London 10 January 2001.
 - Loowe, R., “Commentary on the Convention of 19 may 1956 on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR)”, United Nations, ECE/TRANS/14,1975.
 - Messent, and David A. Glass , *CMR : Contract for the International Carriage of Goods by Road* ,3d edit ,LLP London 2000.
 - Michael Faure & Ton Hartlief, *Tort and Insurance Law*, vol.14, New York, Springer Wein, 2006.
 - Quiley, Ian, “Freight Carriers Liability under The CMR Convention 1956”, *Acta Oeconomica Pragensia*, roè. 14, è. 4, 2006.
 - www.unidroit.info
- غالب قضایایی که در متن از آن‌ها استفاده شده از سایت یونی دوغوا گرفته شده‌اند.