



مجله حقوقی



دوره ۸ - شماره ۲۳ - بهار ۱۴۰۴

- تحلیلی بر مقایسه تغییرات اساسی در مقررات یو.سی.پی ۵۰۰ و یو.سی.پی ۶۰۰
همایون مافی، سودابه اسدیان
عدالت قضایی در قوانین کیفری اسلام
ابوالفتح خالقی، مریم خلیل دخت
تأثیر بیماری‌های فراگیر بر گسترش تروریسم
محسن مولائی فرد، هادی مسعودی فر
بزه دیدگی زنان در خانواده؛ راهکارها و مبانیت حمایت کیفری از آنان
سیدعلیرضا میرکمالی، زهرا محمودی، امید زینالی
چالش‌ها و راهبردهای اجرایی شدن حجاب و عفاف
محمود حبیبی نیار، نرگس زندی علی آبادی
نقد آیین نامه ماده سوم قانون الزام به ثبت رسمی معاملات اموال غیرمنقول
کوثر نظری، ابراهیم باقونی
مطالعه تطبیقی اصل حسن‌نیت در حقوق ایران و فرانسه بر پایه اصلاحات ۲۰۱۶
اکبر عظیمی
واکاوی شناسایی حق بر محیط زیست در پرتو اسناد بین المللی و رویه های قضایی
مونا دونلو
تأملی در روند هوش مصنوعی در پیشگیری از جرم
علی نجفی، سیدمحسن موسوی فر
نابرابری جنسیتی در اشتغال زنان استان سیستان و بلوچستان؛ بررسی عوامل اجتماعی و سیاسی
ابوالحسن جنتی، زینب هاشمی باغی
نقد و تحلیل تطبیقی ماهیت قراردادهای هوشمند در نظام‌های حقوقی ایران و ایالات متحده آمریکا
امل سلیمانی، مریم اسکندری
تحلیل تطبیقی جرم تصرف عدوانی اموال منقول در حقوق ایران و انگلستان؛ مبانیت، ارکان و ضمانت های اجرایی
امیرمحمد ماهرخ، سعید بابایی
صلح در حقوق ایران: تحلیل تطبیقی با دیگر راه های حل و فصل اختلافات
محمدباقر یارساپور، اعظم لطفی نیستانک
آثار حقوقی و پیامدهای استناد به قاعده ضرورت در حقوق بین‌الملل
سیدمحمدپدرام بطحایی
تحلیل جرایم مرتبط با زمین خواری در حقوق کیفری ایران و فرانسه
وحید کیومرثی
بررسی خسارت ناشی از خسارت در حقوق ایران و کنوانسیون بیع بین المللی کالا
امیرمحمد نوکلی، ستایش حاج رحیمعلی طهرانی
مقایسه تحریم‌های یک‌جانبه و تحریم‌های شورای امنیت: تحلیل حقوقی و پیامدهای فرامرزی
سیدفواد علوی، علی تقی‌زاده، محمدجواد قصابی‌فرد
جرایم و حوادث ناشی از کار در حقوق ایران و فرانسه
سیمما سوداگر
جایگاه حقوقی کاربرد سلاح های شیمیایی از سوی عراق علیه ایران از منظر حقوق بین الملل
سارا فرزادی مهر، مجتبی نظیف، قاسم مقدمیان، اسماعیل عموری
سیاست جنایی مجازت های جایگزین‌های حبس در جرایم نیروهای مسلح ایالات متحده آمریکا
امیرحسین ابوالحسنی، سیدحبیبی علوی، الهام زارع
قرارداد حمل و نقل کالا در نظام حقوقی ایران و فرانسه
مهشید سادات طبایی، فهیمه طاهرلو
استقرار قوانین هوش مصنوعی در مبارزه با پولشویی و بازیابی دارایی‌ها
علی موید احمدی، امیررضا محمودی
مالکیت مریخ در پرتو معاهده فضای ماورای جو ۱۹۶۷ میلادی: تحلیل حقوقی تعارضات و راهکارها
مهدی قره داغی
تحلیل سیاست کیفری قانونگذار ایرانی در قبال جرایم تروریستی: چالش‌ها و راه کارها
مصطفی رضایی
تعارض اصول حاکم بر اراضی شهری با حقوق مالکانه در نظام حقوقی ایران
سیدمحمدباقر حقایقی، فرزین بزدان پناه، حمیدرضا کناری زاده
بررسی فقهی-حقوقی عدم لزوم ترتیب اثر به شرط حق طلاق زوجه در عقدنامه های نکاح
وحید یارسانی دادرس
جایگاه تفسیر قرارداد در نظام حقوقی ایران
اصلان علیزاده، اسماعیل حسینی
اجرای آرای دیوان داوری ورزش در سطح ملی
سپیده احمدیان فرد
چبران خسارت ضرر شخصی در شبه جرم و مصادیق آن در قوانین کیفری: بررسی حقوقی و قضایی
میثم حسینی زاده
بررسی فقهی و حقوقی لجاج مصنوعی در ایران
فاطمه معزی، هانیه اکبری، هادی روستا



Contract for the Carriage of Goods in the Legal Systems of Iran and France

قرارداد حمل و نقل کالا در نظام حقوقی ایران و فرانسه

Mahshid Sadat Tabaei

Assistant Professor, Department of Private Law, Islamic
Azad University, Electronic Branch, Tehran, Iran

مهشید سادات طبایی
استادیار گروه حقوق خصوصی، دانشگاه آزاد اسلامی واحد الکترونیکی، تهران،
ایران

dr_tabaei@yahoo.com

Fahimeh Taherloo

Master of Science in Private Law, Islamic Azad University,
Central Tehran Branch, Tehran, Iran (Corresponding Author)

فهیمة طاهرلو
کارشناس ارشد حقوق خصوصی، دانشگاه آزاد اسلامی واحد تهران مرکز، تهران،
ایران (نویسنده مسئول)

fahimehtaherloo@gmail.com

Abstract

Today, due to the increasing expansion of commercial exchanges, the transport contract has gained an important role and constitutes the most important basis for the development of commercial relations. In French law, the contract for the carriage of goods is regulated under a specific framework of laws and regulations, the aim of which is to create a balance between the rights and obligations of the parties and to ensure legal security in commercial relations. The aim of this research is to identify and comparatively analyze the strengths and weaknesses of the legal systems of Iran and France in the field of the contract for the transport of goods. The research method is descriptive-analytical and library-based with a theoretical approach and a comparative method on the laws and regulations of the two countries. The findings show that in the Iranian transportation industry, whether by air, land, or sea, transportation documents such as tickets or waybills represent an agreement between the passenger and the transportation company. As a result, if the conditions of contractual liability are met, the transportation company is obliged to compensate the passenger or the owner of the goods. In France, the country's legislator has provided a comprehensive structure for regulating this contract through civil, commercial, and international regulations, which has been supplemented with various amendments over time. This contract, which is classified as a special contract, follows the general provisions of the law of obligations, but at the same time, it has special rules that distinguish it from other compensatory contracts.

Keywords: Contract of Carriage, Carrier, Compensation.

چکیده

امروزه بر اثر گسترش روزافزون مبادلات بازرگانی، قرارداد حمل و نقل نقش مهمی پیدا کرده و مهم‌ترین پایه توسعه روابط تجاری را تشکیل می‌دهد. در حقوق فرانسه قرارداد حمل و نقل کالا تحت چهارچوبی مشخص از قوانین و مقررات تنظیم شده است که هدف آن ایجاد تعادل میان حقوق و تعهدات طرفین و تضمین امنیت حقوقی در روابط تجاری است. هدف از این پژوهش، شناسایی و تحلیل تطبیقی نقاط قوت و ضعف نظام حقوقی ایران و فرانسه در زمینه قرارداد حمل و نقل کالا است. روش انجام پژوهش؛ توصیفی-تحلیلی و به صورت کتابخانه‌ای با رویکرد نظری و روش تطبیقی بر حقوق و قوانین دو کشور است. یافته‌ها نشان می‌دهد که در صنعت حمل و نقل کشور ایران، اعم از هوایی، زمینی یا دریایی، اسناد حمل و نقل مانند بلیط یا بارنامه، نشان‌دهنده توافق بین مسافر و شرکت حمل و نقل است. در نتیجه، اگر شرایط مسئولیت قراردادی محقق شود، شرکت حمل و نقل موظف به جبران خسارت به مسافر یا صاحب کالا است. در فرانسه نیز قانونگذار این کشور از طریق مقررات مدنی، تجاری و بین‌المللی، ساختاری جامع برای تنظیم این قرارداد فراهم آورده است که در طول زمان با اصلاحات مختلف تکمیل شده و این قرارداد که در زمره قراردادهای خاص قرار می‌گیرد، از مقررات عمومی حقوق تعهدات تبعیت می‌کند، اما در عین حال دارای قواعد ویژه‌ای است که آن را از سایر قراردادهای معوض متمایز می‌سازد.

واژگان کلیدی: قرارداد حمل و نقل، متصدی حمل و نقل، جبران خسارت.

Received: 2025/04/10 - Review: 2025/05/01 - Accepted: 2025/05/31

دریافت مقاله: ۱۴۰۴/۰۴/۱۰ - بازنگری مقاله: ۱۴۰۴/۰۵/۰۱ - پذیرش مقاله: ۱۴۰۴/۰۵/۳۱

ارجاع:

طبایی، مهشید سادات؛ طاهرلو، فهیمه؛ (۱۴۰۴)، قرارداد حمل و نقل کالا در نظام حقوقی ایران و فرانسه، تمدن حقوقی، شماره ۲۳.

Copyrights:

Copyright for this article is retained by the author (s) , with publication rights granted to Legal Civilization. This is an open-access article distributed under the terms of the Creative Commons Attribution License (<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0>) , which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original work is properly cited.



CC BY NC SA



مقدمه

بحث قرارداد حمل و نقل از مباحث کاربردی و مورد ابتلا به ویژه در جوامع امروزی است زیرا حمل و نقل به‌عنوان یک فعالیت تجاری شناخته می‌شود، بنابراین رعایت اصول و قواعد مربوط به فعالیت‌های تجاری در این زمینه ضروری است. حمل و نقل، به‌عنوان یک عنصر کلیدی در زنجیره عرضه، نقشی حیاتی در توزیع ثروت و تسهیل تجارت بین‌الملل ایفاء می‌کند. با پیشرفت‌های تکنولوژیکی در زمینه ارتباطات، شاهد گسترش روابط تجاری و اقتصادی در سطح جهانی هستیم. این تحولات، مبادلات کالا بین کشورها را افزایش داده و اهمیت قراردادهای حمل و نقل را بیش از پیش آشکار کرده‌اند.

حمل و نقل کالا می‌تواند از طریق دریا، هوا، ریل، جاده، یا ترکیبی از این روش‌ها انجام شود. این تنوع در روش‌های حمل و نقل، منجر به پیچیدگی‌های حقوقی در روابط بین حمل‌کنندگان و استفاده‌کنندگان از خدمات حمل و نقل می‌شود. همچنین، تفاوت در شیوه‌های حمل، نیازمند مقررات خاص و متناسب برای تنظیم قراردادهای حمل و نقل کالا است تا حقوق همه طرف‌های درگیر تضمین شود.

قانون مدنی، قرارداد حمل و نقل را از مصادیق عقد اجاره می‌داند، درحالی‌که قانون تجارت قرارداد حمل و نقل را تابع مقررات وکالت می‌داند. با این وجود، در هر دو قانون مرقوم، متصدی حمل و نقل دارای حقوق و البته تکالیف، وظایف و مسئولیت‌هایی خواهد بود که در عمل سبب پیچیدگی قراردادهای ناظر بر حمل و نقل کالا خواهد بود (حمید، ۱۳۹۹، ۳۱). البته به نظر می‌رسد ماهیت قرارداد حمل و نقل

قابل انطباق با هیچ کدام از قراردادهای اجاره و وکالت نبوده و یک قرارداد خاص و معین بوده که مولود قانون تجارت مدرن می‌باشد. قانونگذار در ماده ۳۷۸ قانون تجارت برای قرارداد حمل و نقل ماهیت وکالت قائل نشده است؛ زیرا در ماده مزبور مقرر گردیده است که قرارداد حمل و نقل تابع مقررات وکالت خواهد بود و روشن است که قرارداد حمل و نقل در جایی که مقررات خاصی نداشته باشد، تابع مقررات وکالت پیش‌بینی شده است. به عبارت دیگر قرارداد حمل و نقل در حکم وکالت در نظر گرفته شده است، نه به‌عنوان عقد وکالت (غریبه، ۱۳۸۸، ۱۰۴).

بر اساس اصول کلی حقوق قراردادهای، قرارداد حمل و نقل در حقوق فرانسه یک قرارداد رضایی محسوب می‌شود، بدین معنا که با توافق اراده طرفین شکل می‌گیرد و معمولاً نیازمند تشریفات خاصی نیست. باین حال، در بسیاری از موارد، اسناد رسمی مانند بارنامه یا بلیت مسافر برای اثبات قرارداد ضروری است. این قرارداد همچنین یک قرارداد معوض است، زیرا در قبال انجام تعهدات متصدی حمل و نقل، کرایه حمل به‌عنوان عوض پرداخت می‌شود (Rodière, 2018, 120).

بر اساس یافته‌های پژوهش نظام‌های حقوقی ایران و فرانسه در زمینه قرارداد حمل و نقل کالا اصول کلی مشابهی درباره حقوق و تعهدات طرفین و مسئولیت‌های ناشی از نقض قرارداد دارند. باین حال، تفاوت‌های قابل توجهی در مبانی مسئولیت وجود دارند؛ در ایران مسئولیت متصدی حمل و نقل بر اساس تئوری تقصیر استوار است و اثبات تقصیر بر عهده زیان‌دیده است، در حالی که در فرانسه تئوری خطر مبناي مسئولیت است و متصدی باید عدم تقصیر خود را اثبات کند. همچنین، قوانین مربوط به محدودیت‌های مسئولیت در هر دو نظام وجود دارد، اما میزان و شرایط اعمال این محدودیت‌ها متفاوت است. این تفاوت‌ها نشان‌دهنده نیاز به اصلاحات در قوانین ایران برای همسویی بیشتر با استانداردهای بین‌المللی است.

در این پژوهش به دنبال پاسخ این پرسش هستیم که مبانی قانونی و اصول حاکم بر قرارداد حمل و نقل کالا در نظام حقوقی ایران و فرانسه به چه شکل نمود عینی داشته است؟ هدف از این پژوهش، شناسایی و تحلیل تطبیقی نقاط قوت و ضعف نظام حقوقی ایران و فرانسه در زمینه قرارداد حمل و نقل کالا است. بر این اساس ابتدا در مبحث اول، مفهوم قرارداد حمل و نقل کالا؛ در مبحث دوم عناصر

قرارداد حمل و نقل کالا؛ در مبحث سوم آثار حقوقی قرارداد حمل و نقل؛ در مبحث چهارم قرارداد حمل و نقل کالا در حقوق فرانسه و در نهایت نتیجه و پیشنهادها ارائه می‌شود.

۱- مفهوم قرارداد حمل و نقل کالا

در نظام حقوقی ایران، حمل و نقل کالا تحت نظارت قوانین اساسی مانند قانون مدنی و قانون تجارت قرار می‌گیرد. قانون تجارت، قرارداد حمل و نقل را به‌عنوان توافقی تعریف می‌کند که در آن، فردی با دریافت مبلغ مشخصی، تعهد می‌کند تا کالا یا اشخاص موردنظر را با استفاده از وسیله نقلیه تعیین شده، از مبدأ به مقصد مشخصی منتقل کند. این قرارداد شامل جزئیاتی مانند زمان و مسیر حمل است که با توافق طرفین تعیین می‌شود. در این قراردادها، دو طرف اصلی وجود دارند: ارسال‌کننده که درخواست حمل را مطرح می‌کند و متصدی حمل و نقل که مسئول جابجایی است. در موارد حمل کالا، شخص سوم نیز به‌عنوان دریافت‌کننده کالا درگیر این توافق می‌شود.

حمل و نقل، قراردادی است که بین افراد منعقد می‌شود و مسئولیت‌های ناشی از آن نیز بر اساس توافق طرفین تعیین می‌گردد. درک ماهیت و نوع قرارداد حمل و نقل، برای درک مسئولیت‌های متصدی حمل و نقل ضروری است، زیرا تعهدات و وظایف وی بر اساس این قرارداد مشخص می‌شود. امروزه، قرارداد حمل و نقل فراتر از ارائه خدمات ساده است و در بسیاری از کشورها، به‌عنوان یک توافقنامه خاص در نظر گرفته می‌شود.

با وجود شباهت‌هایی بین قرارداد حمل و نقل و قراردادهای خدماتی دیگر، مانند اجاره، اکثر نظام‌های حقوقی آن را به‌عنوان قراردادی متمایز با قواعد خاص خود می‌شناسند. این امر نشان‌دهنده اهمیت و پیچیدگی قرارداد حمل و نقل در روابط تجاری است. بر این اساس، قانون تجارت، به‌رغم اهمیت حمل و نقل در تجارت، تعریف مشخصی از قرارداد حمل و نقل ارائه نکرده است. همچنین قانون مدنی، قرارداد حمل و نقل را به اجاره اشخاص مرتبط دانسته و در ماده ۵۱۳، انواع اصلی اجاره اشخاص را ذکر کرده است. ماده‌های ۵۱۶ و ۵۱۷ قانون مدنی نیز مقررات مربوط به اجاره متصدیان حمل و نقل را مشخص می‌کنند. در قانون تجارت، هجده ماده به قرارداد حمل و نقل اختصاص داده شده، اما این مقررات جامع نیستند و حتی در مورد حمل و نقل مسافر، قوانین کافی وجود ندارد. ماده ۳۷۷ قانون تجارت تنها به تعریف متصدی حمل و نقل پرداخته است.

بنابر آنچه که گفته شد، قرارداد حمل و نقل را می‌توان این گونه تعریف کرد: قرارداد حمل و نقل، توافقی است که در آن یک شخص متعهد می‌شود تا در ازای دریافت مبلغی، افراد یا کالاها را با شرایط مشخص و از طریق وسایل حمل و نقل تعیین شده، از یک مکان به مکان دیگر منتقل کند. این تعریف جامع، هم در حقوق مدنی و هم در حقوق تجارت قابل توجه است، زیرا ذاتاً ماهیت یکسانی دارد، اما تفاوت اصلی در طبیعت عمل و عامل آن است. اگر در قرارداد، شخص متعهد به حمل و نقل، به عنوان یک متصدی حمل و نقل شناخته شود، قرارداد جنبه تجاری پیدا می‌کند؛ در غیر این صورت، یک قرارداد مدنی است. این تعریف شامل حمل و نقل کالاها و همچنین جابجایی افراد می‌شود و با توجه به انواع مختلف قراردادهای حمل و نقل، اعم از زمینی، دریایی یا هوایی، کلیه موارد را در بر می‌گیرد.

با این حال، باید توجه داشت که قوانین و مقررات قابل اعمال در هر مورد متفاوت است. به عنوان مثال، حمل و نقل دریایی یا هوایی به دلیل ماهیت خاص وسایل نقلیه مورد استفاده، تحت قواعد ویژه‌ای قرار می‌گیرد. قرارداد حمل و نقل دو طرف اصلی دارد: متعهد به حمل و نقل^۱ و فرستنده یا صاحب کالا در حمل و نقل کالاها و مسافر در حمل و نقل افراد. در حمل و نقل کالاها، اغلب^۲ شخص سومی به نام گیرنده وجود دارد که کالاها را در مقصد تحویل می‌گیرد. این امر به ویژه در تجارت رایج است، جایی که تاجران ممکن است کالاها را به مکان‌های مختلف ارسال کنند.

تعهد اصلی در قرارداد حمل و نقل، جابجایی افراد یا کالاها از یک مکان به مکان دیگر است. این امر نیازمند تعیین وسیله نقلیه مناسب است. قرارداد حمل و نقل معمولاً معوض است که آن را از حمل و نقل مجانی یا داوطلبانه متمایز می‌کند، زیرا این نوع حمل و نقل ممکن است تحت قواعد و احکام متفاوتی قرار گیرد. قرارداد حمل و نقل، به طور معمول، شامل تعهد حمل کالا یا مسافر از یک مکان به مکان دیگر است، بدون این که مدت زمان مشخصی برای آن در نظر گرفته شود. این نوع قراردادهای، به دلیل عدم تعیین مدت دقیق، ممکن است مورد نقد قرار گیرند. با این حال، اگر عنصر مدت در تعریف قرارداد حائز اهمیت باشد، می‌توان با اضافه کردن شرط مدت، تعهد را در بازه زمانی مشخصی مطالبه کرد. این امر به

۱- متصدی در قراردادهای تجاری

۲- اما نه همیشه

معنای تعیین محدوده زمانی برای انجام تعهد است تا از هرگونه ابهام یا تفسیرهای مختلف جلوگیری شود.

۲- عناصر قرارداد حمل و نقل

قرارداد حمل و نقل، به عنوان یک توافقنامه حقوقی، دارای عناصری است که ماهیت این رابطه را شکل می‌دهند. این عناصر شامل مواردی است که اساس این قرارداد را تشکیل می‌دهند و از اهمیت بالایی برخوردارند. از جمله این موارد می‌توان به مشخصات دقیق و جزئیات قرارداد که ماهیت حقوقی آن را تعریف می‌کند، اشاره کرد. این عناصر، پایه و اساس حقوق و تعهدات طرفین درگیر در این قرارداد را تشکیل می‌دهند.

۲-۱- مسئول حمل و نقل

حمل و نقل، اعم از جابجایی کالا یا مسافر، مستلزم وجود یک مسئول یا متصدی است که بر این امر نظارت داشته باشد. این مسئول می‌تواند یک فرد حقیقی یا یک نهاد حقوقی باشد و طبق قانون تجارت، اگر این شخص یا نهاد فعالیت‌های خود را در حوزه حمل و نقل متمرکز کند، به عنوان تاجر شناخته می‌شود. اهمیت وجود چنین مسئولی در این است که او باید کالا یا مسافر را از مبدأ تحویل بگیرد و اگر این روند به درستی و طبق مقررات انجام نشود، مانند سوار کردن مسافر در بین راه یا بارگیری کالا بدون طی مراحل رسمی، ممکن است مشکلات قانونی به وجود آید و نیاز به رسیدگی قضایی باشد. همچنین، مؤسسات حمل و نقل، اعم از شرکت‌های مسافربری یا باربری، نقش مهمی در نظارت بر روند حمل و نقل دارند. مقررات قانونی، سوار کردن مسافر یا بارگیری کالا در خارج از این مؤسسات را ممنوع کرده‌اند تا کنترل و نظارت بر حمل و نقل تضمین شود.

۲-۲- متقاضی حمل و نقل

متقاضی حمل و نقل، اعم از اشخاص حقیقی یا حقوقی، برای جابجایی خود یا کالاهای خود یا دیگران به متصدی حمل و نقل مراجعه می‌کنند. این امر در تحقق مفهوم حقوقی قرارداد حمل و نقل نقش اساسی دارد. در هر قراردادی، طرفین باید مشخص و معلوم باشند. به عنوان مثال، در قرارداد حمل کالا، مشخصات ارسال‌کننده، متصدی حمل و نقل و گیرنده کالا باید در قرارداد قید شوند تا حدود وظایف و تکالیف هر یک مشخص باشد.

۲-۳- مقصد معین

در قراردادهای حمل و نقل، مقصد بسته به نوع قرارداد و محموله، متفاوت تعریف می‌شود. اگر قرارداد مربوط به حمل کالا باشد، مقصد نهایی، شخص یا محلی است که کالا باید به او یا آن جا تحویل داده شود. با تحویل کالا، تعهدات شرکت حمل و نقل به پایان می‌رسد. اما در مورد حمل و نقل مسافر، مقصد، مکانی است که شرکت حمل و نقل متعهد به انتقال مسافر به آن جا است و با رسیدن مسافر به این مقصد، تعهد شرکت خاتمه می‌یابد. در هر دو مورد، ضروری است که مسافر یا کالا به نقطه مشخصی که در قرارداد توافق شده است، منتقل شوند. اگر شرکت حمل و نقل مسافر یا کالا را به مقصد دیگری ببرد، نه تنها مستحق دریافت هزینه نیست، بلکه ملزم به رساندن آن‌ها به مقصد صحیح است و هزینه‌های اضافی نیز بر عهده او خواهد بود.

در حمل و نقل بین‌المللی، مالکیت کالا تحت قوانین کشور مبدأ است و انتقال کالا به کشوری دیگر، حقوق مالک را تحت تأثیر قرار نمی‌دهد. ماده ۹۶۶ قانون مدنی ایران نیز بر این موضوع تأکید دارد. بنابراین، شرکت حمل و نقل باید مسافر یا کالا را در مقصد مشخص شده در قرارداد تخلیه کند، در غیر این صورت، هزینه انتقال به مقصد صحیح بر عهده شرکت خواهد بود.

۲-۴- موضوع حمل و نقل

قرارداد حمل و نقل، تعهداتی را برای طرفین درگیر مشخص می‌کند. این قرارداد، رابطه‌ای حقوقی است که در آن، یک طرف، مسئول جابجایی کالاها یا مسافران به مقصد تعیین شده، در ازای دریافت مبلغی مشخص است. بر این اساس، موضوع قرارداد حمل و نقل، باید واضح و مشخص باشد تا از هرگونه ابهام و مشکل احتمالی جلوگیری شود. به عنوان مثال، کالاهایی که قرار است حمل شوند، باید قانونی و مجاز باشند و در غیر این صورت، قرارداد ممکن است باطل اعلام شود. در این قرارداد، یا کالاها از مبدأ به مقصد مشخصی منتقل می‌شوند، یا مسافران از نقطه‌ای به نقطه‌ای دیگر جابجا می‌گردند. در هر دو حالت، موضوع اصلی، جابجایی و انتقال است که باید به صورت شفاف و با رعایت قوانین انجام شود.

۳- آثار حقوقی قرارداد حمل و نقل

در این مبحث، حقوق و تعهدات طرفین درگیر در قرارداد حمل و نقل را مورد بررسی قرار می‌دهیم.

ارسال‌کننده کالا باید در هنگام تنظیم قرارداد، جزئیات مهمی را در نظر بگیرد، از جمله آدرس دقیق گیرنده، محل تحویل، تعداد و نوع کالا، محتویات بسته‌بندی، زمان تحویل مورد انتظار، مسیر حمل و نقل و ارزش کالاهای با ارزش. عدم توجه به این موارد یا اشتباه در ثبت آن‌ها ممکن است منجر به خساراتی شود که مسئولیت آن بر عهده ارسال‌کننده کالا است.

متصدی حمل و نقل مسئولیت محافظت از کالا در طول فرایند حمل و نقل را بر عهده دارد. در صورت هرگونه آسیب یا مفقود شدن کالا، متصدی موظف به جبران خسارت است. همچنین، متصدی مسئول خساراتی است که توسط نمایندگان خود ایجاد می‌شود. با این حال، در مواردی مانند آسیب ناشی از ماهیت کالا، حوادث غیرقابل پیش‌بینی، یا تقصیر ارسال‌کننده، متصدی مسئولیتی ندارد.

گیرنده کالا نیز وظایفی دارد؛ او باید در هنگام تحویل، دقت لازم را در بررسی سلامت و صحت کالای دریافتی به خرج دهد. همچنین، مگر این که در قرارداد توافق دیگری شده باشد، گیرنده کالا موظف به پرداخت هزینه حمل و نقل به متصدی است.

۳-۱- تکالیف متصدی حمل و نقل

تکالیف متصدی حمل و نقل به شرح زیر است:

اول- متصدی حمل و نقل موظف است کالا را به‌صورت سالم و بدون آسیب از مبدأ به مقصد منتقل کند و در صورت بروز هرگونه خسارت یا مفقود شدن کالا، طبق ماده ۳۸۶ قانون تجارت، شخصاً مسئول جبران خسارت خواهد بود.

دوم- طبق ماده ۳۸۹ قانون تجارت، متصدی حمل و نقل باید پس از رسیدن کالا به مقصد، مرسل‌الیه را مطلع کند. در صورتی که مرسل‌الیه کالا را قبول نکند یا متصدی حمل و نقل نتواند با او تماس برقرار کند، باید مراتب را به اطلاع فرستنده برساند و کالا را به امانت نزد خود یا شخص ثالثی نگه دارد. مسئولیت خسارات وارده به کالا، طبق ماده ۳۸۴ قانون تجارت، بر عهده فرستنده است. اگر تکلیف کالا در مدت معقول مشخص نشود، متصدی حمل و نقل می‌تواند با اطلاع مقامات محلی، آن را به فروش برساند.

سوم- در صورتی که کالا در معرض خطر فوری قرار داشته یا ارزش آن برای جبران هزینه‌ها کافی نباشد، متصدی حمل و نقل باید موضوع را به دادستان شهرستان یا نماینده او اطلاع دهد و با اجازه آن‌ها،

کالا را به فروش برساند و تلاش کند تا فرستنده و مرسل‌الیه را از این امر آگاه کند.
 چهارم- متصدی حمل و نقل باید وسایل و امکانات مناسب برای حمل کالا فراهم کند و اطمینان حاصل کند که کالا بدون عیب و نقص به مقصد رسیده و به مرسل‌الیه تحویل داده شود.

۳-۲- حقوق متصدی حمل و نقل

در قانون تجارت، حقوق و اختیاراتی برای محافظت از متصدیان حمل و نقل در نظر گرفته شده است، به‌خصوص در شرایطی که مرسل‌الیه محموله را قبول نکند یا هزینه‌های مربوطه را پرداخت ننماید. طبق ماده ۳۸۴ قانون تجارت، در صورتی که مرسل‌الیه از پذیرش کالا خودداری کند یا هزینه‌های حمل و نقل را تسویه ننماید، متصدی حمل و نقل موظف است مراتب را به اطلاع فرستنده رسانده و کالا را به‌صورت موقت نزد خود یا شخص ثالثی به امانت بگذارد. در این حالت، هرگونه هزینه، نقص یا عیب متوجه فرستنده خواهد بود. اگر فرستنده یا مرسل‌الیه در مدت معقولی تکلیف کالا را مشخص نکنند، متصدی حمل و نقل می‌تواند طبق ماده ۳۶۲، آن را به فروش برساند.

علاوه بر این، ماده ۳۸۵ قانون تجارت، اختیارات متصدی حمل و نقل را در شرایطی خاص گسترش می‌دهد. در صورتی که کالا در معرض از بین رفتن سریع باشد یا ارزش آن هزینه‌های متحمل شده را پوشش ندهد، متصدی حمل و نقل باید فوراً مقامات قضایی محلی را مطلع کرده و تحت نظارت آن‌ها، کالا را به فروش برساند. همچنین، متصدی حمل و نقل می‌تواند تا زمانی که مرسل‌الیه هزینه‌های مربوطه را پرداخت نکرده است، کالا را نزد خود نگه دارد.

ماده ۳۹۰ قانون تجارت نیز بر حق متصدی حمل و نقل در حبس کالا تأکید می‌کند. اگر مرسل‌الیه با هزینه‌های مطالبه شده توسط متصدی حمل و نقل موافقت نکند، نمی‌تواند درخواست تحویل کالا را داشته باشد، مگر این که مبلغ مورد اختلاف را به‌عنوان تضمین نزد مراجع قضایی سپرده باشد. در این حالت، متصدی حمل و نقل تا زمانی که این مبلغ تضمین‌کننده پرداخت هزینه‌ها باشد، حق حبس کالا را دارد.

۳-۳- مسئولیت متصدی حمل و نقل

قانون مدنی در ماده ۵۱۶، مسئولیت متصدیان حمل و نقل را در حفظ و نگهداری اموال محمول، مشابه امانتداران تعریف می‌کند. بر این اساس، در صورت اثبات تعدی یا تفریط، متصدیان حمل و نقل مسئول

هرگونه خسارت یا نقص در اموال محمول خواهند بود. ماده ۶۳۱ قانون مدنی نیز بر این امر صحه می‌گذارد و متصرفان اموال دیگران را، مگر در موارد اثبات تعدی و تفریط، از مسئولیت در قبال تلف یا نقص اموال معاف می‌داند.

باین حال، ماده ۳۸۶ قانون تجارت، رویکرد متفاوتی اتخاذ می‌کند. بر اساس این ماده، متصدی حمل و نقل در صورت تلف یا گم شدن مال التجاره، مسئول جبران خسارت است، مگر این که بتواند عدم تقصیر خود را اثبات کند. این ماده، مسئولیت متصدی حمل و نقل را مشروط به اثبات عدم تقصیر می‌داند، درحالی که در قانون مدنی، عدم مسئولیت متصدی حمل و نقل مفروض است، مگر این که تعدی و تفریط اثبات شود. این تفاوت در رویکرد، باعث ایجاد اختلاف نظر میان حقوقدانان شده است. برخی معتقدند که ید متصدی حمل و نقل، نه امانی محض و نه ضمانی محض است، بلکه دارای وضعیت حقوقی خاص خود است. این استدلال بر اساس تفاوت در فرض اولیه مسئولیت در قانون مدنی و قانون تجارت شکل می‌گیرد. در نتیجه، حقوقدانان در تلاش برای توجیه این تفاوت، نظرات متفاوتی ارائه داده‌اند (شهیدی، ۱۳۸۷، ۲۵۳).

برخی حقوقدانان استدلال می‌کنند که تمایز بین امانت و ضمانت در ید، تنها در جنبه اثباتی آن است و نه ثبوتی. آن‌ها معتقدند که این نظریه، ثبوت و اثبات را با هم اشتباه گرفته است. طبق نظر این حقوقدانان، حتی اگر قانون شرایط خاصی را برای اثبات تعدی و تفریط امین تعیین کند، این عوامل نمی‌توانند ماهیت امانی بودن ید را تغییر دهند. اثبات تقصیر یا عدم تقصیر، مربوط به مرحله اثبات است و ارتباطی به ذات امانت یا ضمانت ندارد. در ید امانی، به‌طور معمول مسئولیتی وجود ندارد، مگر در موارد تعدی و تفریط، فارغ از این که تقصیر مفروض باشد یا خیر. در مقابل، در ید ضمانتی، مسئولیت همواره وجود دارد، حتی اگر تعدی و تفریطی رخ نداده باشد (حاجیان، ۱۳۸۶، ۲۸۹).

برخی دیگر از حقوقدانان دیدگاه متفاوتی دارند و معتقدند که بحث مسئولیت متصدی حمل و نقل فراتر از ماده ۵۱۶ قانون مدنی و ماده ۳۸۶ قانون تجارت است. آن‌ها استدلال می‌کنند که در هر قراردادی، عدم اجرای تعهد، نوعی تقصیر محسوب می‌شود، مگر این که فرد ثابت کند که بدون تقصیر بوده و مانع خارجی وجود داشته است. از این رو، اگر فردی متعهد به رساندن کالایی به مقصد شود و نتواند این تعهد را انجام دهد، مسئول خسارت ناشی از آن است، مگر این که ثابت کند که مقصر نبوده است. قانون

تجارت، با پیروی از عرف متصدیان حمل و نقل، به ویژه عرف بین‌المللی، این تعهد ضمنی را برای متصدی حمل و نقل در نظر گرفته است که کالا را سالم به مقصد برساند. این تعهد ضمنی به دلیل متعارف بودن در عرف، حتی بدون ذکر صریح در قرارداد، معتبر و قابل استناد است. این گروه از حقوقدانان بر این باورند که تفاوت اساسی بین مسئولیت متصدی حمل و نقل در قانون مدنی و قانون تجارت وجود ندارد و هر دو قانون بر اساس اصول مشابهی استوار هستند (کاتوزیان، ۱۳۸۴، ۴۱۶).

برخی دیگر از حقوقدانان، نظریه‌ای را که در مورد مسئولیت متصدی حمل و نقل مطرح شده است، به‌طور کامل رد می‌کنند. آن‌ها معتقدند که ید متصدی حمل و نقل، چه در قانون مدنی و چه در قانون تجارت، امانی محسوب می‌شود. اگر در قانون تجارت، ید متصدی ضمانتی بود، معافیت وی از مسئولیت در صورت حوادث ناگهانی، منطقی به نظر نمی‌رسید. تفاوت اصلی بین قانون مدنی و تجارت در نحوه اثبات تقصیر است. در حقوق مدنی، اثبات تقصیر متصدی بر عهده صاحب کالا است، در حالی که در حقوق تجارت، تقصیر متصدی مفروض است و خود متصدی باید خلاف آن را اثبات کند. این تفاوت به دلیل ماهیت روابط تجاری و نیاز به سرعت و اطمینان در معاملات است. این حقوقدانان استدلال می‌کنند که فرض تقصیر متصدی در حقوق تجارت، منطقی و ضروری است، زیرا تسهیل روابط تجاری و جلوگیری از سوءنیت و تعلل در اجرای تعهدات را تضمین می‌کند. همچنین، اثبات تقصیر توسط صاحب کالا در روابط تجاری، می‌تواند منجر به رکود و کندی معاملات شود. ماده ۳۸۶ قانون تجارت، با ایجاد امنیت و سرعت در روابط تجاری، به حل و فصل دعاوی کمک می‌کند. بنابراین، منطقی است که ماده ۵۱۶ قانون مدنی را در روابط مدنی اعمال کنیم و ماده ۳۸۶ قانون تجارت را به‌عنوان قاعده‌ای خاص برای متصدیان حمل و نقلی که تحت قانون تجارت فعالیت می‌کنند، در نظر بگیریم (حاجیان، ۱۳۸۶، ۲۹۰).

مسئولیت متصدی حمل و نقل بر اساس قرارداد حمل و نقل تعریف می‌شود که شامل تعهداتی است که متصدی موظف به انجام آن‌ها است. این مسئولیت از لحظه پذیرش حمل کالا یا مسافر از فرستنده آغاز می‌شود و با تحویل آن به مقصد مورد نظر به پایان می‌رسد. قانون تجارت در ماده ۳۸۶، به صراحت مسئولیت متصدی را مشخص کرده است تا از ابهامات و اختلافات احتمالی جلوگیری شود. این ماده، تعدی و تفریط متصدی را تعریف می‌کند و بر مسئولیت او در قبال کالا یا مسافر تأکید دارد. اگرچه قانون

تجارت ایران به‌طور مستقیم به قرارداد حمل و نقل اشخاص اشاره نکرده است، اما می‌توان استدلال کرد که حمل و نقل اشخاص نیز می‌تواند در چهارچوب فعالیت‌های تجاری قرار گیرد (درفش، ۱۳۸۹، ۱۰۷).

۴- قرارداد حمل و نقل کالا در حقوق فرانسه

در حقوق فرانسه، قرارداد حمل و نقل به‌عنوان یک توافق دوطرفه تعریف می‌شود که بر اساس آن، یک طرف^۳ متعهد می‌شود کالا یا افراد را از مکانی به مکان دیگر جابجا کند و در مقابل، طرف دیگر^۴ موظف به پرداخت دستمزد یا هزینه حمل می‌شود. این تعریف کلی، قرارداد حمل و نقل را در چهارچوب یک قرارداد معین^۵ قرار می‌دهد که تابع قواعد عمومی قراردادها در قانون مدنی فرانسه است.

ماده ۱۷۸۴^۶ قانون مدنی فرانسه به‌طور خاص بر مسئولیت حامل در قبال کالا یا افراد حمل‌شده تأکید دارد و این مسئولیت را به‌عنوان یکی از ارکان اصلی قرارداد حمل و نقل معرفی می‌کند. بنابراین، شرکت‌های حمل و نقل زیر نظر یک قانون سختگیرانه هستند. ماده ۱۳۱،۱ قانون تجارت فرانسه این سختگیری را در حمل و نقل جاده‌ای چنین بیان می‌کند که: «مسئولیت گم شدن اقلامی که قرار است حمل شوند به جز در موارد فورس ماژور بر عهده حامل می‌باشد. او مسئول خساراتی است غیر از آن‌هایی که ناشی از تقصیر ذاتی کالا یا فورس ماژور است. هر بند بر خلاف آن که در هر بارنامه، تعرفه یا هر سند دیگری درج شود، باطل است» (BOBONGO, 2016, 11).

تعهدات متصدی حمل و نقل شامل حمل صحیح کالا یا مسافر، رعایت استانداردهای ایمنی و تحویل در موعد مقرر است. در مقابل، فرستنده کالا موظف است اطلاعات صحیح در مورد محموله ارائه کند و گیرنده نیز تعهد دارد که کالا را دریافت کرده و هزینه‌های مربوطه را پرداخت نماید. در حمل و نقل مسافر، تعهد متصدی شامل ایمنی سفر و حفظ سلامت مسافر است که در صورت وقوع حادثه، مسئولیت او را تحت شرایط خاصی متوجه می‌سازد. مسئولیت متصدی حمل و نقل در حقوق فرانسه عمدتاً بر مبنای

۳- حامل

۴- فرستنده یا مسافر

5- contrat nommé (Contrat à durée déterminée)

۶- حامل‌ها مسئول تلف و زیان اشیایی هستند که به آن‌ها سپرده شده است، مگر این که ثابت کنند که در اثر اتفاق یا فورس ماژور تلف یا آسیب دیده است.

فرض تقصیر است، بدین معنا که در صورت وقوع خسارت، او باید بی‌گناهی خود را اثبات کند. در حمل و نقل کالا، میزان غرامت معمولاً تابع ارزش کالا در لحظه وقوع خسارت است، مگر آن که طرفین در قرارداد شرط خاصی برای محدودیت مسئولیت پیش‌بینی کرده باشند. در حمل و نقل مسافر، در صورتی که حادثه‌ای منجر به صدمه بدنی شود، متصدی مسئولیت دارد مگر این که بتواند ثابت کند که تمام اقدامات لازم برای جلوگیری از حادثه را انجام داده است.

یکی از چالش‌های مهم در حقوق حمل و نقل فرانسه، تعیین دقیق لحظه انتقال خطر از فرستنده به متصدی و سپس از متصدی به گیرنده است. در حقوق فرانسه، این لحظه معمولاً زمانی است که متصدی کالا را دریافت می‌کند و مسئولیت او تا زمانی که کالا را به گیرنده تحویل دهد، ادامه دارد. اما در مواردی که تأخیر در تحویل رخ دهد، چگونگی اثبات تقصیر و میزان خسارت یکی از موضوعات پیچیده حقوقی است (Mauric, 2019, 693).

۴-۱- ماهیت قرارداد حمل و نقل در فرانسه

ماهیت این قرارداد را می‌توان از زوایای مختلف مورد بررسی قرار داد. از لحاظ حقوقی، این قرارداد یک قرارداد رضایی است، به این معنا که توافق طرفین برای ایجاد آن کافی است و معمولاً نیاز به تشریفات خاصی ندارد. درعین حال، برخی انواع خاص حمل و نقل مستلزم تنظیم اسناد کتبی مانند بارنامه یا بلیت مسافر هستند که جنبه اثباتی دارند. این قرارداد همچنین از نوع قراردادهای معوض است، زیرا کرایه حمل به‌عنوان عوض در آن نقش اساسی دارد.

یکی از ویژگی‌های مهم قرارداد حمل و نقل، تعهد به نتیجه بودن آن است. به این معنا که متصدی حمل و نقل متعهد است کالا یا شخص را سالم و در موعد مقرر به مقصد برساند، مگر این که وقوع حادثه‌ای خارج از اراده او ثابت شود. این ویژگی باعث می‌شود که مسئولیت متصدی حمل و نقل نسبت به سایر متعهدین در قراردادهای دیگر، سختگیرانه‌تر باشد. در صورتی که کالا در حین حمل آسیب ببیند یا مفقود شود، اصل بر مسئولیت متصدی حمل و نقل است، مگر این که او بتواند وجود قوه قاهره یا تقصیر فرستنده یا گیرنده را اثبات کند. از لحاظ تاریخی، مقررات مربوط به حمل و نقل ابتدا در کد تجارت فرانسه تدوین شد و سپس در طول سال‌ها با مقررات خاص تکمیل گردید. امروزه، این مقررات تحت

تأثیر دستورالعمل‌های اتحادیه اروپا و کنوانسیون‌های بین‌المللی توسعه یافته است (Ghestin, 2019, 545). لازم به ذکر است نظام حقوقی فرانسه در حوزه حمل و نقل، علاوه بر مسئولیت مدنی، شامل مقررات کیفری نیز می‌شود. در مواردی که متصدی حمل و نقل مرتکب تقلب یا قصور عمدی شود، ممکن است تحت تعقیب کیفری قرار گیرد. این امر به ویژه در حمل و نقل کالاهای خطرناک یا مسافران با استانداردهای خاص ایمنی، از اهمیت بالایی برخوردار است. از نظر اقتصادی، قراردادهای حمل و نقل نقش مهمی در تجارت داخلی و بین‌المللی ایفاء می‌کنند. بنابراین، تنظیم دقیق مقررات این حوزه تأثیر مستقیمی بر عملکرد بازارهای تجاری دارد. در همین راستا، قوانین فرانسه با ایجاد توازن میان حقوق و تعهدات متصدی حمل و نقل و مشتریان، سعی در ایجاد یک نظام حقوقی کارآمد دارند (Terré, 2020, 430).

۴-۲- عناصر اصلی قرارداد حمل و نقل در فرانسه

در کشور فرانسه، عناصر اصلی قرارداد حمل و نقل شامل طرفین قرارداد، موضوع قرارداد، اجرت حمل، تعهدات متصدی حمل و نقل، مسئولیت‌ها و اسناد حمل است که هر یک دارای آثار حقوقی مشخصی هستند. یکی از عناصر اصلی این قرارداد، وجود طرفین مشخص است. طرفین اصلی شامل فرستنده^۷، متصدی حمل و نقل^۸ و گیرنده^۹ هستند. در برخی موارد، واسطه‌هایی مانند فورواردر^{۱۰} نیز در فرایند حمل و نقل نقش دارند که مسئولیت آن‌ها تابع مقررات خاصی است. متصدی حمل و نقل می‌تواند شخص حقیقی یا حقوقی باشد و موظف است وسایل مناسب برای حمل کالا یا مسافر را فراهم کند. در حمل و نقل داخلی، شناسایی طرفین معمولاً تابع مقررات عمومی قراردادهاست، اما در حمل و نقل بین‌المللی، کنوانسیون‌های خاصی^{۱۱} برای حمل و نقل جاده‌ای یا کنوانسیون ورشو و مونترال برای حمل و نقل هوایی بر این روابط حاکم هستند.

موضوع قرارداد حمل و نقل، جابجایی کالا یا اشخاص است که باید به صورت دقیق در قرارداد مشخص شود. در حمل کالا، ویژگی‌های محموله، نوع بسته‌بندی، شرایط حمل و محل تحویل باید

7- expéditeur

8- transporteur

9- destinataire

10- commissionnaire de transport

مشخص باشند. در حمل و نقل مسافر، تعهد اصلی متصدی، جابجایی ایمن و به موقع مسافر از مبدأ به مقصد است. در حقوق فرانسه، عدم تعیین دقیق موضوع حمل می تواند به بطلان قرارداد منجر شود، زیرا اصل شفافیت و تعیین تعهدات طرفین یکی از اصول بنیادین قراردادها است.

اجرت حمل^{۱۲} یکی از ارکان اساسی این قرارداد است که معمولاً به صورت مبلغی مشخص یا بر اساس معیارهایی مانند وزن، حجم یا مسافت تعیین می شود. در حقوق فرانسه، اصل آزادی قراردادی به طرفین اجازه می دهد که میزان کرایه حمل را تعیین کنند، اما در برخی حوزه ها، مانند حمل و نقل ریلی یا هوایی، تعرفه های قانونی ممکن است اعمال شود. عدم پرداخت کرایه حمل می تواند به اعمال حق حبس^{۱۳} برای متصدی حمل منجر شود که بر اساس آن، وی می تواند از تحویل کالا خودداری کند تا زمانی که هزینه های حمل پرداخت شوند. اسناد حمل یکی دیگر از ارکان مهم قرارداد حمل و نقل است که بسته به نوع حمل، اشکال مختلفی دارد.

در حمل و نقل جاده ای، بارنامه^{۱۴} نقش مهمی در اثبات قرارداد و تعهدات طرفین دارد. در حمل و نقل دریایی، بارنامه دریایی^{۱۵} به عنوان سند مالکیت کالا نیز عمل می کند و در حمل و نقل هوایی، بارنامه هوایی^{۱۶} نقش مشابهی ایفاء می کند. عدم رعایت الزامات مربوط به این اسناد می تواند موجب مشکلات حقوقی مانند عدم امکان اثبات شرایط حمل یا دشواری در مطالبه خسارت شود. به موجب بند اول ماده ۳ کنوانسیون مونترال، در مورد حمل و نقل مسافر، یک سند حمل و نقل انفرادی یا جمعی حاوی مطالب زیر صادر می گردد: اعلام مبدا و مقصد؛ چنانچه مبدا و مقصد در قلمرو یک دولت عضو واقع شده باشد و یک یا چند محل توقف مورد توافق در سرزمین دولت دیگری واقع شده باشد، اعلام حداقل یکی از این توقفگاه ها. مطابق بند دوم همین ماده، هر وسیله دیگری که اطلاعات مذکور در بند اول را حفظ و نگهداری نماید، می تواند جایگزین صدور سند مورد اشاره در بند فوق گردد. در صورت استفاده از چنین وسیله ای، متصدی حمل باید تسلیم رسید کتبی را که حاوی اطلاعات نگهداری شده در آن باشد، به مسافر پیشنهاد نماید.

12- fret ou prix du transport

13- droit de rétention

14- lettre de voiture

15- connaissance

16- LTA

برعکس کنوانسیون ورشو و پروتکل لاهه که برای عدم رعایت مندرجات بلیت ضمانت اجرا پیش‌بینی کرده است، بند پنجم ماده ۳ کنوانسیون مونترال مقرر می‌دارد رعایت نکردن مندرجات بلیت خدشه‌ای بر وجود یا اعتبار قرار داد حمل وارد نمی‌کند و قرارداد در هر حال تابع مقررات مذکور در کنوانسیون مونترال، از جمله مقررات مربوط به محدودیت مسئولیت خواهد بود (JUEN, 2009, 64).

۳-۴- تفاوت حمل و نقل داخلی و بین‌المللی در فرانسه

حمل و نقل داخلی و بین‌المللی در حقوق فرانسه تفاوت‌های قابل توجهی دارند که ناشی از تفاوت در چهارچوب‌های قانونی، صلاحیت قضایی و اجرای تعهدات قراردادی است. در حمل و نقل داخلی، قواعد عمدتاً بر اساس مقررات قانون مدنی و تجاری فرانسه تنظیم می‌شود، درحالی‌که حمل و نقل بین‌المللی تحت تأثیر کنوانسیون‌های بین‌المللی^{۱۷} برای حمل و نقل جاده‌ای، کنوانسیون ورشو و مونترال برای حمل و نقل هوایی و کنوانسیون هامبورگ و روتردام برای حمل و نقل دریایی قرار دارد. این تفاوت‌ها بر نحوه اجرای تعهدات و مسئولیت‌های متصدیان حمل و نقل تأثیر مستقیم می‌گذارند.

در حمل و نقل داخلی، اصول حاکم بر قراردادها عمدتاً بر اساس آزادی قراردادی و قواعد عمومی مسئولیت مدنی است، اما در حمل و نقل بین‌المللی، به دلیل وجود کنوانسیون‌های الزام‌آور، برخی از قواعد از پیش تعیین شده و غیرقابل تغییر هستند. به‌عنوان مثال، در حمل و نقل جاده‌ای داخلی، مسئولیت متصدی حمل و نقل بر اساس اصول کلی تقصیر تعیین می‌شود، اما در حمل و نقل بین‌المللی جاده‌ای تحت CMR، مسئولیت متصدی حمل و نقل تقریباً نوعی^{۱۸} است، مگر این که بتواند از استثنائات خاصی مانند قوه قاهره بهره ببرد.

صلاحیت قضایی نیز در این دو نوع حمل و نقل متفاوت است. در حمل و نقل داخلی، دعاوی معمولاً در محاکم فرانسه مطرح می‌شود و تابع قوانین آیین دادرسی مدنی فرانسه است. اما در حمل و نقل بین‌المللی، تعیین دادگاه صالح پیچیده‌تر است و بستگی به شروط قراردادی، کنوانسیون‌های بین‌المللی و قواعد حقوق بین‌الملل خصوصی دارد. به‌عنوان مثال، در حمل و نقل جاده‌ای بین‌المللی، CMR مشخص می‌کند که دعاوی می‌توانند در دادگاه کشوری که کالا دریافت شده یا قرار بوده تحویل داده شود مطرح

۱۷- مانند کنوانسیون CMR

گردند که این امر می‌تواند منجر به حل و فصل اختلافات در حوزه‌های قضایی مختلف شود.

در زمینه تعهدات و مسئولیت‌های متصدی حمل و نقل، تفاوت‌های اساسی میان این دو نوع حمل و نقل وجود دارد. در حمل و نقل داخلی، میزان خسارت قابل مطالبه معمولاً به صورت قراردادی یا قانونی محدود نشده است، مگر در مواردی که طرفین به صراحت چنین محدودیتی را پذیرفته باشند. در مقابل، در حمل و نقل بین‌المللی، بسیاری از کنوانسیون‌ها سقف مشخصی برای خسارات تعیین کرده‌اند. برای نمونه، در حمل و نقل هوایی بین‌المللی تحت کنوانسیون مونترال، سقف خسارت بر اساس واحدهای حقوق برداشت مخصوص^{۱۹} محاسبه می‌شود که از پیش تعیین شده و به سادگی قابل تغییر نیست (TRAN, 2013, 176).

یکی دیگر از تفاوت‌های مهم، در نحوه تنظیم اسناد حمل است. در حمل و نقل داخلی، بارنامه^{۲۰} به عنوان یک سند قراردادی عمل می‌کند اما الزام قانونی برای صدور آن همیشه وجود ندارد. در مقابل، در حمل و نقل بین‌المللی، وجود اسناد حمل^{۲۱} در حمل و نقل جاده‌ای یا بارنامه دریایی در حمل و نقل دریایی نه تنها الزامی است، بلکه دارای آثار حقوقی مشخصی مانند قابلیت انتقال یا اثبات تعهدات طرفین است. عدم رعایت الزامات مربوط به این اسناد در حمل و نقل بین‌المللی می‌تواند به مشکلات حقوقی نظیر عدم امکان اثبات مسئولیت متصدی حمل و نقل یا تأخیر در پرداخت خسارت منجر شود.

قواعد مربوط به تأخیر و خسارات ناشی از آن نیز در این دو نظام حقوقی متفاوت است. در حقوق داخلی فرانسه، تأخیر در تحویل کالا معمولاً با مسئولیت قراردادی سنجیده می‌شود و متصدی حمل و نقل تنها در صورتی مسئول است که خطای او ثابت شود. اما در حمل و نقل بین‌المللی، تأخیر می‌تواند منجر به پرداخت خسارت بدون نیاز به اثبات تقصیر شود، مگر این که متصدی حمل و نقل بتواند وجود شرایط خارج از کنترل خود را ثابت کند. برای مثال، در حمل و نقل تحت CMR، مسئولیت تأخیر بر عهده متصدی است، مگر این که دلایل موجهی برای عدم امکان تحویل به موقع ارائه کند.

از لحاظ بیمه و جبران خسارت، تفاوت‌هایی در میزان پوشش و شیوه مطالبه خسارت در حمل و نقل

19- SDR

20- lettre de voiture

داخلی و بین‌المللی مشاهده می‌شود. در حمل و نقل داخلی، بیمه حمل و نقل معمولاً اختیاری است و شرایط آن به توافق طرفین بستگی دارد، در حالی که در حمل و نقل بین‌المللی، بسیاری از قراردادها و کنوانسیون‌ها شرکت‌های حمل و نقل را به داشتن بیمه مناسب ملزم می‌کنند. همچنین، اختلافات ناشی از مطالبه خسارت در حمل و نقل بین‌المللی معمولاً پیچیده‌تر و نیازمند مراجعه به داوری‌های بین‌المللی یا دادگاه‌های خارجی است، در حالی که در حمل و نقل داخلی، رسیدگی‌های قضایی معمولاً سریع‌تر و با هزینه کمتر انجام می‌شود (Debar, 2017, 238).

۱-۴-۳- کنوانسیون مونترال

کنوانسیون مونترال مصوب ۱۹۹۹ میلادی، مربوط به یکپارچه کردن برخی مقررات حمل و نقل بین‌المللی هوایی، نتیجه تحولات مهمی بود که به علت ضعف کنوانسیون ورشو و اصلاحات آن به منظور روزآمد کردن مسئولیت متصدیان حمل و نقل هوایی صورت گرفت.

به‌رغم اصلاحات متعددی که در کنوانسیون ورشو از سال ۱۹۵۵ میلادی تا سال ۱۹۷۵ میلادی به وسیله ایکائو صورت گرفت، بسیاری از کشورها، در حمایت از مسافران هوایی، درباره میزان و نوع مسئولیت متصدیان حمل و نقل هوایی رضایت نداشتند. ایکائو در این مدت اقدام مؤثری برای به روز نمودن اسناد حمل و نقل انجام نداد. همین امر موجب شد بعضی از کشورها، از جمله ایالات متحده آمریکا با کنوانسیون ورشو و اصلاحات آن مخالفت نمایند. متصدیان حمل و نقل هم خواهان افزایش مسئولیت خود در برابر مسافر و کالا بودند؛ به طوری که در بعضی از کشورهای توسعه یافته، آن‌ها به‌طور یکجانبه میزان مسئولیت خود در برابر مسافر را افزایش دادند (Council Regulation, 1999, 114).

۲-۴-۳- کنوانسیون ورشو

کنوانسیون ورشو نقطه عطفی در پیشرفت حقوق بین‌الملل خصوصی هوایی محسوب می‌شود. حقوق بین‌الملل خصوصی هوایی؛ یعنی مقررات مرتبط با روابط بین اشخاص خصوصی که مشمول حمل و نقل هوایی بین‌الملل می‌گردند که شامل مسافر، فرستنده کالا، گیرنده کالا و متصدی حمل و نقل هوایی است. پیش از تصویب این کنوانسیون، مقررات مختلفی درباره حمل و نقل هوایی اجرا می‌گردید. با تصویب این سند، کشورها تصمیم گرفتند مقررات متحدالشکلی را در بین کلیه کشورها اجرا کنند

تا بدین وسیله حقوق استفاده کنندگان از حمل و نقل هوایی حفظ گردد. بدین ترتیب، مسافر می‌داند که هر جا و هر زمانی که پرواز کند، مقررات هماهنگی درباره مسئولیت متصدیان حمل و نقل وجود دارد. در مقابل، متصدی حمل نیز از میزان مسئولیت خود آگاه است و می‌تواند ترتیبی اتخاذ کند که مسافران و محموله خود را در مقابل خسارت‌های احتمالی بیمه نماید.

۴-۴- روش‌های حل و فصل اختلاف در دعای حمل و نقل

حل و فصل اختلافات در دعاوی مربوط به حمل و نقل در حقوق فرانسه تابع قواعد خاصی است که بسته به نوع حمل و نقل^{۲۲} و وضعیت طرفین دعوا متفاوت است. در دعاوی حمل و نقل، روش‌های حل اختلاف شامل رسیدگی قضایی، داوری، میانجیگری و سازش است که هر یک مزایا و محدودیت‌های خاص خود را دارند. انتخاب روش حل اختلاف معمولاً در قرارداد حمل و نقل مشخص می‌شود و در صورت نبود توافق قبلی، قوانین عمومی و مقررات خاص حمل و نقل تعیین کننده خواهد بود.

رسیدگی قضایی متداول‌ترین روش حل و فصل اختلاف در دعاوی حمل و نقل است. دعاوی مربوط به حمل و نقل داخلی معمولاً در دادگاه‌های تجاری مطرح می‌شوند، زیرا متصدیان حمل و نقل اغلب تاجر محسوب می‌شوند و قراردادهای حمل و نقل ماهیت تجاری دارند. در حمل و نقل بین‌المللی، تعیین دادگاه صالح بسته به مفاد قرارداد، کنوانسیون‌های بین‌المللی برای حمل و نقل جاده‌ای، کنوانسیون ورشو و کنوانسیون مونترال برای حمل و نقل هوایی انجام می‌شود. علاوه بر این، اصول حقوق بین‌الملل خصوصی فرانسه نیز در تعیین صلاحیت دادگاه‌ها نقش دارد.

داوری یکی دیگر از روش‌های حل اختلاف در این دعاوی است که به‌ویژه در حمل و نقل بین‌المللی کاربرد زیادی دارد. بسیاری از قراردادهای حمل و نقل شامل شرط داوری هستند که طرفین را ملزم می‌کند در صورت بروز اختلاف، به داوری مراجعه کنند. در فرانسه، داوری می‌تواند داخلی یا بین‌المللی باشد و تحت نظارت قانون داوری فرانسه و مقررات مؤسساتی مانند اتاق بازرگانی بین‌المللی انجام شود. داوری به دلیل سرعت، تخصصی بودن و محرمانگی، در دعاوی حمل و نقل بسیار مورد توجه قرار دارد (MRAD, 2004, 248).

میانجیگری نیز به عنوان یک روش جایگزین حل اختلاف در حقوق فرانسه پذیرفته شده است و در دعاوی حمل و نقل کاربرد دارد. این روش معمولاً غیرالزامی است، مگر آن که در قرارداد حمل و نقل شرط میانجیگری درج شده باشد. در میانجیگری، یک شخص بی طرف به طرفین کمک می کند تا با مذاکره به یک توافق دوجانبه دست یابند. این روش به ویژه در مواردی که طرفین قصد حفظ روابط تجاری خود را دارند، مفید است. قانون فرانسه میانجیگری را به عنوان یک روش رسمی حل اختلاف به رسمیت شناخته و برخی دادگاه ها نیز طرفین را تشویق به استفاده از آن می کنند.

سازش نیز روشی مشابه میانجیگری است اما تفاوت آن در نقش فعال تر سازش دهنده در ارائه پیشنهادهای مشخص برای حل اختلاف است. در برخی از دعاوی حمل و نقل، به ویژه در حمل و نقل دریایی، سازش می تواند سریع تر از داوری یا دادگاه به نتیجه برسد. شرکت های بیمه حمل و نقل نیز اغلب از این روش برای حل اختلافات میان بیمه گر و بیمه گذار استفاده می کنند.

در برخی موارد، اختلافات مربوط به حمل و نقل می تواند تحت صلاحیت سازمان های نظارتی یا نهادهای تخصصی قرار گیرد. به عنوان مثال، در حمل و نقل هوایی، سازمان هواپیمایی کشوری در فرانسه ممکن است در برخی دعاوی نقش میانجی را ایفاء کند. در حمل و نقل ریلی، اختلافات میان شرکت های حمل و نقل و مشتریان ممکن است بررسی شود.^{۲۳} نحوه اجرای تصمیمات نیز بسته به روش حل اختلاف متفاوت است. احکام دادگاه های فرانسه در سطح داخلی دارای قابلیت اجرایی فوری هستند، اما در سطح بین المللی، اجرای آن ها ممکن است مستلزم فرایند شناسایی و اجرای احکام خارجی^{۲۴} باشد. در داوری، احکام داوری داخلی به طور کلی لازم الاجرا هستند و احکام داوری بین المللی نیز طبق کنوانسیون نیویورک ۱۹۵۸ میلادی در بیش از یکصد و شصت کشور قابل اجرا هستند (BERTIN, 2008, 160).

بند اول ماده ۲۸ کنوانسیون ورشو مقرر می دارد: «اقامه دعوی جبران خسارت باید به انتخاب خواهان در سرزمین یکی از طرف های متعاقد کنوانسیون، در دادگاه محل سکونت متصدی حمل و نقل یا مقر اصلی کار او یا یکی از شعبات او که قرارداد حمل و نقل در آن جا منعقد گردیده یا در دادگاه مقصد به عمل آید». مطابق این ماده، دعوی در محلی اقامه می گردد که مقر، اقامتگاه یا محلی است که متصدی

۲۳- توسط Autorité de régulation des transports

حمل در آن جا شعبه دارد. متصدی حمل هم اگر بخواهد می‌تواند در همان محل که مقر یا اقامتگاه او است، علیه مسافر اقامه دعوی نماید. مسافر حق ندارد در محل اقامت خود علیه متصدی حمل دعوی مطرح کند، درحالی که متصدی حمل و نقل این اختیار را دارد.

ماده ۲۸ کنوانسیون ورشو بی‌جهت خواهان را از داشتن چنین اختیار معقولی محروم کرده بود. نداشتن این اختیار از جانب خواهان به نتایج غیرمنطقی منجر شده بود. کنوانسیون مونترال تغییر مهمی در این خصوص انجام داده است. مطابق بند دوم ماده ۳۳ کنوانسیون مونترال، درباره خسارت ناشی از فوت یا صدمه بدنی مسافر، دعوا می‌تواند در دادگاه واقع در قلمرو دولت عضوی طرح گردد که مسافر در زمان حادثه در آن محل سکونت اصلی و دائمی داشته و متصدی حمل، خدمات حمل و نقل مسافر به یا از آن کشور را با هواپیمای خود یا با هواپیمای متصدی دیگری که با وی موافقتنامه تجاری دارد، انجام دهد و در آن کشور متصدی حمل یا متصدی دیگری که با وی موافقتنامه تجاری دارد و در ساختمان‌های استیجاری یا ملکی به حمل و نقل هوایی مسافر اشتغال دارد (Milde, 1999, 10).

نتیجه

قراردادهای حمل و نقل، به دلیل ویژگی‌های خاص خود و با تعهداتی که برای فرستنده و متصدی حمل و نقل و گیرنده در نظر می‌گیرد، از اهمیت ویژه‌ای برخوردارند. در قانون مدنی، بار اثبات قصور بر عهده فرد زیان‌دیده است و مسئولیت تنها شامل اقدامات شخصی متصدی حمل و نقل می‌شود. در مقابل، قانون تجارت، اثبات عدم قصور را بر عهده متصدی حمل قرار می‌دهد و مسئولیت او را فراتر می‌برد. این مسئولیت شامل اعمال شخصی، کارکنان، نمایندگان و حتی گاهی اشخاص ثالث است. در مورد خسارات قابل مطالبه، قانون مدنی تنها به تلف شدن یا آسیب دیدن کالاهای سپرده شده به متصدی حمل و نقل می‌پردازد، درحالی که قانون تجارت دامنه وسیع‌تری دارد و خسارات مستقیم و غیرمستقیم مانند تأخیر در پرداخت، نقص کالا و موارد مشابه را در بر می‌گیرد.

در توافقنامه‌هایی که تعهد، تعهدی به نتیجه است، مانند قراردادهای تجاری و حمل و نقل، عدم انجام تعهد توسط متعهد به تنهایی تقصیر محسوب می‌شود. در این موارد، اثبات بی‌تقصیری عامل خسارت، فایده‌ای ندارد و او را از مسئولیت مبری نمی‌کند. تنها در صورتی که عامل بتواند اثبات کند که علت

خارجی منجر به عدم انجام تعهد شده است، می‌تواند از مسئولیت خود مبری شود. در طول مدت حمل و نقل، متصدی مسئولیت کامل در قبال اشخاص و اموال تحت مراقبت خود دارد. این مسئولیت، وجه تمایز قرارداد حمل و نقل از قراردادهای اجاره است، زیرا در حمل و نقل، متصدی آزادی عمل بیشتری در مدیریت عملیات دارد. با این حال، باید توجه داشت که شرط عدم مسئولیت یا محدود کردن مسئولیت در قرارداد، در صورت وجود قصور عمدی یا سهل‌انگاری شدید از سوی متصدی، معتبر نخواهد بود. همچنین، توافق بر عدم مسئولیت متعهد در صورت قصور عمدی، خلاف نظم عمومی بوده و فاقد اعتبار است.

در زمینه محدوده قراردادهای حمل و نقل، به دلیل منطقی نبودن تابعیت متصدی حمل و نقل از دو مجموعه قوانین متفاوت، مسئولیت او تا جایی که قانون تجارت با قانون مدنی تعارض نداشته باشد، تابع قانون تجارت است. بنابراین، افرادی که شغل آن‌ها حمل و نقل نیست، نه تحت قانون مدنی و نه قانون تجارت قرار می‌گیرند، بلکه به‌عنوان امین محسوب شده و مسئولیت آن‌ها در صورت تعدی و تفریط مطرح می‌شود.

نظام حقوقی فرانسه در حوزه حمل و نقل کالا، با تکیه بر قوانین مدون و رویه‌های قضایی پیشرفته، چهارچوبی منسجم و کارآمد را برای تنظیم روابط میان طرفین قراردادهای حمل و نقل فراهم کرده است. این سیستم نه تنها به نیازهای تجاری و اقتصادی پاسخ می‌دهد، بلکه با در نظر گرفتن حقوق مصرف‌کنندگان و حفظ تعادل میان منافع مختلف، به دنبال ایجاد عدالت و امنیت حقوقی است. قوانین فرانسه در این حوزه، با الهام از کنوانسیون‌های بین‌المللی، سعی در هماهنگی با استانداردهای جهانی داشته و در عین حال، ویژگی‌های خاص حقوق داخلی خود را حفظ کرده است.

یکی از نقاط قوت این سیستم، انعطاف‌پذیری آن در مواجهه با تحولات فناوری و تغییرات بازار است که به آن امکان می‌دهد تا به‌طور مداوم خود را با شرایط جدید تطبیق دهد. با این حال، چالش‌هایی همچون تفسیرهای متفاوت از قوانین و پیچیدگی‌های ناشی از تعارض قوانین در حمل و نقل بین‌المللی همچنان وجود دارد که نیاز به توجه بیشتر قانونگذاران و محققان دارد. در نهایت، می‌توان گفت که حقوق حمل و نقل کالا در فرانسه، با وجود برخی کاستی‌ها، الگویی پیشرو در سطح اروپا و جهان محسوب می‌شود که

می تواند برای سایر کشورها نیز الهام بخش باشد.

پیشنهاد

با توجه به دنیای تجارت و اقتصاد رو به رشد، به ویژه در حوزه حمل و نقل، نیاز به رسیدگی تخصصی به دعاوی تجاری بیش از پیش احساس می شود. لذا قانونگذار، آگاه به اهمیت سرعت و امنیت در این زمینه، باید اقدام به تأسیس دادگاه های تجاری ویژه ای نماید و این دادگاه ها شامل شعب تخصصی مانند شعبه رسیدگی به دعاوی حمل و نقل، شعبه دعاوی تجارت الکترونیک و دیگر بخش های تخصصی باشند. هدف از این سازمان دهی، تضمین روندی کارآمد و تخصصی در حل و فصل دعاوی تجاری است تا از این طریق، به بهبود و تسهیل فعالیت های اقتصادی کشور کمک شود.

ملاحظات اخلاقی: موارد مربوط به اخلاق در پژوهش و نیز امانتداری در استناد به متون و ارجاعات مقاله تماماً رعایت گردیده است.

تعارض منافع: تعارض منافع در این مقاله وجود ندارد.

تأمین اعتبار پژوهش: این پژوهش بدون تأمین اعتبار مالی نگارش یافته است.

منابع

فارسی

- حاجیانی، هادی، ۱۳۸۶، **حقوق نمایندگی**، چاپ اول، تهران، انتشارات دانش نگار.
- حمید، کامل، ۱۳۹۹، اوصاف و ماهیت حقوقی قرارداد حمل و نقل کالا با امعان نظر در حقوق و تکالیف متصدی حمل و نقل از منظر قانون مدنی و قانون تجارت، **فصلنامه فقه و حقوق نوین**، شماره ۳.
- درفش، اسماعیل، ۱۳۸۹، برخورد مقررات قانون مدنی و قانون تجارت در مورد قرارداد حمل و نقل، **پایان نامه کارشناسی ارشد حقوق خصوصی**، دانشگاه پیام نور تهران.
- شهیدی، مهدی، ۱۳۸۷، **اندیشه های حقوقی (مجموعه مقالات حقوقی)**، چاپ دوم، تهران، انتشارات مجد.
- غریبه، علی، ۱۳۸۸، آثار تخلف متصدی حمل و نقل از قرارداد حمل و نقل جاده ای داخلی و بین المللی کالا، **فصلنامه تحقیقات حقوق خصوصی و کیفری**، شماره ۱۲.

- کاتوزیان، ناصر، ۱۳۸۴، عقود معین (معاملات معوض و عقود تملیکی)، چاپ نهم، تهران، شرکت سهامی انتشار.

لاتین

- BOBONGO, Louis Chrysos, 2016, Le prix dans le contrat de transport de marchandises. PhD Thesis. Université Panthéon-Sorbonne-Paris I.
- BERTIN DE CET, 2008, Cecile. Introduction au droit maritime. Ellipses.
- Council Regulation (EC) , No. 2027/97 of 9 October 1997, Published in Official Journal L 285 on 17 October 1997; reproduced in Uniform Law Review 1999.
- Debard, Thierry, 2017, Le contrat de transport et ses responsabilités, Presses Universitaires de France.
- Ghestin, Jacques, 2019, Traité de droit civil, Les contrats spéciaux, LGDJ.
- JUEN, Philippe, 2009, Convention sur la protection des Alpes et transport en droit français. Revue Européenne de Droit de l'Environnement, 13.1..
- Malaurie, Philippe & Aynès, Laurent., 2021, Droit des obligations, Defrénois.
- Milde, Michael, 1999, Liability in International Carriage by Air: The New Montreal Convention, Annals of Air and Space Law (Vol. XXIV).
- MRAD, Fathi Ben, 2004, La médiation sociale: entre résolution des conflits et sécurisation urbaine. Revue française des affaires sociales.
- Rodière, René, 2018, Droit des transports, LexisNexis.
- Terré, François, 2020, Les grands contrats du droit privé, Dalloz.
- TRAN, Laurent., 2013, Le régime uniforme de responsabilité du transporteur aérien de personnes. Schulthess.

- An Analysis of Key Changes in UCP 500 Compared to UCP 600
Homayoun Mafi, Sodabeh Asadian
- Judicial Justice in Islamic Criminal Laws
Abolfath Khaleghi, Maryam Khalil Dokht
- The Effects of the Pandemic on the Expansion of Terrorism
Mohsen Molaei Fard, Hadi Masoudi Far
- Female Victimization Within the Family: Strategies and Foundations for Criminal Protection
Sayyed Alireza Mirkamali, Zahra Mahmoudi, Omid Zeynali
- Challenges and Strategies for Implementing Hijab and Chastity
Mahmoud Habibi Tabar, Narges Zandi Aliabadi
- Criticism of the Regulations of Article 3 of the Law on the Obligation to Officially Register Real Estate Transactions
Kousar Nazari, Ebrahim Yaghouti
- A Comparative Study of the Principle of Good Faith in Iranian and French Law Based on the 2016 Reforms
akbar azimi
- Recognition of the Right to the Environment in the Light of International Documents and Judicial Procedures
Mona Davanlou
- Reflection on the Trend of Artificial Intelligence in Crime Prevention
Ali Najafi, Sayyed Mohsen Mousavi Far
- Feasibility of Criminal and Legal Prosecution of Government Officials in Violation of Citizens' Right to Health
Abolhasan Jannati, Zainab Hashemi Baghi
- A Comparative Critique and Analysis of the Nature of Smart Contracts in the Legal Systems of Iran and the United States of America
Amal Solimani, Maryam Eskandari
- Comparative Analysis the Crime of Aggressive Possession of Movable Property in Iranian and English Law:
Principles, Elements and Enforcement Guarantees
Amir Mohammad Mahrokh, Saeid Babaei
- Peace Within Iran's Laws, a Comparative Analysis with Other Ways of Dispute Resolution
Mohammadbagher Parsa Pour, Azam Lotfi Neyestanak
- Legal Effects and Consequences of Invoking the Rule of Necessity in International Law
Sayyed Mohammad Pedram Bathaei
- Analysis of Crimes Related to Speculation Iranian and French Criminal Law
Vahid Kioumars
- Comparative Study of Damage Caused by Damage in Iranian Law and International Sale of Goods Convention
Amirmohammad Tavakoli, Setayesh Haj Rajabali Tehrani
- A Comparative Analysis of Unilateral Sanctions and Security Council Sanctions: Legal Analysis and Extraterritorial Implications
Sayyed Foad Alavi, Ali Taghi Zadeh, Mohammad Javad Ghasabi Fard
- Crimes and Accidents Arising from Work in Iranian and French Law
Sima Soudagar
- The Legal Status of the Use of Chemical Weapons by Iraq Against Iran from the Perspective of International Law
Sara Farzadi Mehr, Mojtaba Nazif, Qasim Moghadamian, Esmaeil Amouri
- Criminal Policy Alternatives to Imprisonment in Crimes of the United States Armed Forces
Amirhasan Abolhasani, Sayyed Yahya Alavi, Elham Zare
- Contract for the Carriage of Goods in the Legal Systems of Iran and France
Mahshid Sadat Tabaei, Fahimeh Taherloo
- Establishing Rules of Artificial Intelligence in Combating Money Laundering and Asset Recovery
Ali Moyed Ahmadi, Amirreza Mahmoudi
- Ownership of Mars from the Perspective of the 1967 Outer Space Treaty: Legal Analysis of Conflicts and Solutions
Mahdi Gharedaqi
- Analysis of the Iranian Legislator's Criminal Policy Against Terrorist Crimes: Challenges and Solutions
Mostafa Rezaei
- Conflict of Principles Governing Urban Lands with Property Rights in the Iranian Legal System
Sayyed Mohammadbagher Haghayeghi, Farzin Yazdan Panah, Hamidreza Konari Zhadeh
- A Jurisprudential-Legal Analysis of the Non-Enforceability of the Wife's Right to Divorce Clause in Marriage Contracts
Vahid Parsaei Daadras
- The Position of Contract Interpretation in the Iranian Legal System
Aslan Alizadeh, Esmaeil Hoseini
- Implementing the Decisions of the Court of Arbitration for Sport at the National Level
Sepideh Ahmadian Fard
- Compensation for Personal Loss in Quasi-Crimes and its Examples in Criminal Laws: A Legal and Judicial Review
Meysam Hasani Zadeh
- A Jurisprudential and Legal Study of Artificial Insemination in Iran
Fateme Moezzi, Hanieh Akbari, Hadi Rousta