

تعهد ایمنی متصدی حمل و نقل در قرارداد حمل و نقل کالاهای خطرناک

مصطفی السان، عضو هیات علمی، دانشگاه تربیت معلم آذربایجان، تبریز، آذربایجان

E-mail: mostafaelsan@yahoo.com

چکیده

خساراتی که از حمل و نقل کالاهای خطرناک ناشی می‌شود، در مقایسه با حمل و نقل کالا در مفهوم عام آن، تابع قواعد مستقلی نیست. همین امر احتمال ورود خسارت به افراد مختلف و محیط زیست را، بدون اینکه جبران خاص یا کاملی در میان باشد، تقویت می‌کند. از سوی دیگر، در ارزیابی ورود و میزان خسارت، کمتر به تعهد ایمنی افراد مرتبط با حمل و نقل این نوع کالاها توجه می‌شود. در این مقاله به بررسی تعهد ایمنی متصدی حمل و نقل کالاهای خطرناک و سایر افراد مرتبط خواهیم پرداخت. تحلیل موضوع با مطالعه تطبیقی در حقوق ایران، کشورهای که مسأله حمل و نقل کالاهای خطرناک را به طور خاص مورد توجه قرار داده‌اند و اسناد و موازین بین‌المللی انجام خواهد گرفت.

واژه‌های کلیدی: متصدی حمل و نقل، فرستنده کالا، گیرنده، تعهد ایمنی، خسارات زیست‌محیطی و مسئولیت مدنی.

۱. مقدمه

ما در صدد پرداختن به این مسایل نیز نخواهیم بود؛ آنچه در این مقاله بررسی می‌شود، به طور عام مسئولیت مدنی یا به عبارت دیگر «تعهد ایمنی» متصدی حمل و نقل کالاهای خطرناک است. این مسئولیت در رابطه طرفین بیشتر جنبه قراردادی داشته و در مواردی با توجه به ماهیت کالاها ممکن است از حیطه حقوق قرارداد خارج شده و منجر به مسئولیت مدنی در مفهوم خاص آن شود. مطالب مقاله را در چهار گفتار جداگانه به شرح زیر پی می‌گیریم:

۱. کلیات
 ۲. تعهدات و مسئولیت مدنی متصدی حمل و نقل کالاهای خطرناک
 ۳. موارد معافیت متصدی حمل و نقل کالاهای خطرناک
 ۴. پیوند تعهدات زیست‌محیطی، اجتماعی و مسئولیت مدنی
 ۵. تحلیل وضعیت و جایگاه قانونی حمل و نقل کالاهای خطرناک در ایران
- لازم به ذکر است که بررسی موضوع در تمام انواع حمل و نقل، یعنی زمینی (جاده‌ای و ریلی)، دریایی و هوایی انجام خواهد شد.

تأمین نیاز انسانها از منابع نزدیک به هم، همواره غیرممکن بوده است. در عصر حاضر تغییری در این وضعیت ایجاد نشده و تعامل تجاری میان اشخاص حقیقی و حقوقی از حیطه مرزها فراتر رفته و «بین‌المللی» شده است. در جهت نیل به تجارتی روان، بازار منظم و استاندارد و قابل قبول در سطح بین‌المللی و تحقق یکی از مهم‌ترین شیوه‌های تجارت، یعنی «تجارت در محدوده‌ای وسیع»، داشتن سیستم حمل و نقل متناسب با نیازها در وهله اول و قانونمند بودن حمل و نقل در مرتبه دوم، ضروری به نظر می‌رسد. بدون اینکه بخواهیم وارد بحث پیشینه تاریخی حمل و نقل شویم، باید گفت: امروزه حمل و نقل در سه عرصه زمین، دریا و هوا، به هر وسیله قابل تصور انجام می‌گیرد و در تمام کشورها، کم و بیش، قواعدی برای سازماندهی حمل و نقل تنظیم شده است. در این مسیر، حمل و نقل کالاهای خطرناک اگر چه از قواعد تقریباً مشابهی پیروی می‌کند، اما ماهیت خاص کالاهای مذکور و خطرات احتمالی آن از لحاظ زیست‌محیطی، ایجاد فاجعه انسانی، از بین بردن تأسیسات ملی و.. بحث جداگانه‌ای را می‌طلبد.

در تمام موارد مطالعه تطبیقی با حقوق سایر کشورها و کنوانسیون‌های بین‌المللی نیز به عمل خواهد آمد.

۲. کلیات

قبل از ورود به بحث تعهد ایمنی متصدی حمل‌ونقل، باید با مفهوم کالاهای خطرناک، مقررات بین‌المللی موجود در مورد حمل‌ونقل این کالاها و اهمیت تشخیص تعهد ایمنی اشخاص دخیل در حمل‌ونقل آنها، آشنا شد.

۱-۲ تعریف و مفهوم کالاهای خطرناک

اکثر کنوانسیون‌های بین‌المللی و مقررات داخلی کشورها از ارایه تعریفی جامع برای «کالاهای خطرناک» خودداری کرده‌اند. علت این امر شاید بداهت تعریف این نوع کالاها یا سختی تشخیص تمام مصادیق آن باشد. به نظر می‌رسد، همین دلیل اخیر است که موجب خودداری قانونگذاران از ورود به بحث تعریف این کالاها شده و ایشان سعی کرده‌اند که با طبقه‌بندی کالاهای خطرناک - به جای تعریف آنها - زمینه تشخیص دقیق این نوع کالاها را فراهم سازند. برای مثال در توافقنامه اروپایی در باره حمل‌ونقل بین‌المللی کالاهای خطرناک^۱ (از این بعد، ای. دی. آر) کالاهای خطرناک از حیث نوع خطر (انفجاری، سمی، قابل اشتعال، خورنده و...) طبقه‌بندی شده‌اند [۱].

در تعریف کالاهای خطرناک، چنان که برخی از نویسندگان نیز به حق گفته‌اند [۲]، باید به ماهیت ذاتی کالاها توجه کرد. بنابراین، در خطرناک بودن کالاهایی چون بنزین، نیتروگلیسرین، آستین و سیانور نباید تردید کرد؛ با این حال، نمی‌توان خطری را که در شرایط کاملاً استثنایی ممکن است ایجاد شود، به عنوان مبنای خطرناک بودن آن کالا محسوب داشت. برای نمونه، سنگ‌های معدنی بزرگ همچون سنگ آهن، در صورتی که با زنجیر و سیم بکسل باربندی نشود، در سربالایی و سراسیمی می‌توانند خطرات عمده‌ای را برای خودروها و تأسیسات اطراف ایجاد کنند؛ اما هیچ کس چنین کالایی را در زمره کالاهای خطرناک محسوب نمی‌دارد.

از سوی دیگر در صنعت حمل‌ونقل باید «گازها» را نیز کالا محسوب داشت، چراکه در واقع، گازهای سمی چون کلرین^۲ و آمونیاک^۳ و گازهای قابل اشتعال مانند استیلن^۴ و ال پی جی^۵ در زمره مواد خطرناک به شمار می‌آیند. درجه و نوع خطر کالاهای

مذکور آن چنان متفاوت است که جز با آشنایی علمی و فنی به خاصیت شیمیایی آنها نمی‌توان از بروز خطر جلوگیری کرد. برای مثال فسفر سفید^۶، در معرض هوای آزاد، خود به خود می‌سوزد یا کریید کلسیم^۷ در صورتی که نم بخورد، خطرزا می‌شود.

برخی از مواد دارای مخاطرات فرعی نیز هستند که به اندازه خطر اصلی آنها دارای اهمیت نیست. برای مثال، آمونیاک بدون آب در زمره گازهای سمی به شمار می‌آید و از این جهت می‌تواند منجر به مرگ شود. اما این گاز خطر فرعی نیز دارد: این ماده خورنده^۸ پوست و آهن است.

اثر حقوقی شناسایی دو نوع خطر برای یک ماده را نمی‌توان انکار کرد؛ از یک طرف، گاز مذکور در طبقه‌بندی کالاهای خطرناک هم در دسته گازهای سمی و هم در دسته مواد خورنده جای می‌گیرد و از سوی دیگر، در تابلوها و نمایه‌های مربوط به اطلاعات علمی و هشدارهای مربوط به این نوع کالا باید هر دو نوع خطر درج شود.

بعضی از مواد، اگر چه ماهیتاً خطرناک نیستند، اما در صورت تحقق شرایط خاصی می‌توان آنها را خطرناک شمرد. برای مثال اگر گازوئیل همراه با مایعات قابل اشتعال همچون بنزین حمل شود، خود در زمره مواد قابل اشتعال و در نتیجه خطرناک به حساب می‌آید.

در پایان این فراز و در تعریف کالاهای خطرناک باید گفت، «کالاهای خطرناک به گازها، مایعات و جامداتی اطلاق می‌شود که ذاتاً، یا در صورت همراه بودن با کالاهای دیگر، برای کالاهای دیگر، جان انسانها یا محیط‌زیست زیان‌آور باشند». در این تعریف و در مطالعات بعدی باید جایگاه مواد رادیواکتیو و پرتوهای اتمی را برجسته کرد، زیرا برخلاف کالاهای خطرناک دیگر که زیانبار بودن آنها محدود به قلمروی کاملاً محدود و خاص است، مواد اتمی در صورت کوچک‌ترین اشتباه می‌توانند برای جامعه بشر و محیط زیست در سطح ملی یا حتی منطقه‌ای مضر باشند و بنابراین وضعیت خاص این دسته از مواد توجه و دقت کافی در حمل‌ونقل آنها را می‌طلبد.

۲-۲ مقررات داخلی و بین‌المللی موجود در حمل‌ونقل

کالاهای خطرناک

در مورد حمل‌ونقل کالاهای خطرناک، چه در داخل و چه در سطح بین‌المللی، مقررات دقیقی وجود ندارد و اکثر حقوقدانان

در سال ۲۰۰۳ تکمیل و اصلاح شد و نیز دستورالعمل‌های منتشر شده در کشور استرالیا که در آن شیوه و قواعد نسبتاً مدرن و جالبی برای حمل و نقل کالاهای مذکور ارائه شده است.

در مورد حمل و نقل مواد رادیواکتیو و زباله‌های اتمی، اگر چه به لحاظ حجم سنگین خسارات احتمالی، در کنوانسیون‌های بین‌المللی موجود، مسئولیت ناشی از لطمات وارده اغلب موارد بر دوش دولت‌ها قرار داده شده؛ با این حال تحت شرایطی مشخص، متصدی حمل و نقل به جاری بهره‌بردار، مسئول حوادثی قرار می‌گیرد که در جریان حمل و نقل احتمال رویداد آن وجود دارد [۳].

۲-۳- اهمیت تعیین تعهد ایمنی اشخاص دخیل در

حمل و نقل کالاهای خطرناک

اگر چه اصل بر این نیست که «هر جا زبانی باشد، تعهد به جبرانی هم خواهد بود»، اما با افزایش میزان مخاطرات ناشی از توسعه صنعت، علم حقوق، فی‌الواقع به آن سو پیش می‌رود که تا حد امکان هیچ خسارتی جبران نشده باقی نماند. در مورد کالاهای خطرناک، پرواضح است که خسارات ناشی از آنها، اگر چه در سطحی کوچک خطرناک شوند، چنان سنگین است که جبران نکردن آن، زیان‌دیده را در اغلب موارد برای همیشه درمانده می‌سازد. چنان که برخی از حقوق‌دانان نیز به حق تصریح کرده‌اند [۴]، خسارات ناشی از کالاهای خطرناک «فوری» و در عین حال سنگین است و باید مرجعی برای جبران آن اندیشید.

متصدی حمل و نقل، در این مورد همواره به عنوان یکی از بهترین اشخاصی که می‌توان تعهد جبران را بر دوش او نهاد، مطرح بوده است، چه، از یک سو این شانه‌سنگینی، همواره او را محتاط و مقید به مقررات می‌سازد و از سوی دیگر جبران را بر دوش شخصی می‌نهد که در عمل افراط یا تفریط وی یا زیردستانش منجر به خسارت شده است. این وضعیت به هیچ وجه مانع از آن نیست که برای مثال در تصادم چندین تانکر حمل مواد نفتی با چندین دستگاه اتوبوس، به منظور جبران کامل خسارت از زیان دیدگان - صاحبان کالا و اشخاص ثالث - شرکت‌های بیمه و دولت وارد عمل شوند تا به جز جان افراد، که نمی‌توان اعاده کرد، خسارات دیگر در حد متعارف تأمین شود.

چنان که پیشتر نیز ذکر شد، در دو گفتار آتی، بیشتر به مسئولیت متصدی حمل و نقل کالاهای خطرناک در مقابل صاحبان کالا،

تعهد ایمنی متصدی حمل و نقل این دسته از کالاها را با توجه به قوانین راجع به حمل و نقل به طور کلی بررسی می‌کنند. با این حال در سال‌های اخیر مقرراتی در برخی از کشورها و مناطق به تصویب رسیده است.

در حقوق ایران، تحول خاصی در این زمینه دیده نمی‌شود و بررسی موضوع را باید با توجه به قانون دریایی مصوب ۱۳۴۳، قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون قرارداد حمل و نقل بین‌المللی کالا از طریق جاده و پروتکل اصلاحی آن، مصوب ۱۳۷۶/۵/۱۸ و مقررات قانون تجارت درباره حمل و نقل به انجام رسانید.

در سطح بین‌المللی، مقررات قرارداد بین‌المللی یکنواخت کردن بعضی از مقررات مربوط به بارنامه‌ها را که در سال ۱۹۲۴ در لاهه^۹ تصویب شده، نیز می‌توان مقررات عامی در مورد حمل و نقل محسوب داشت. این مقررات به مقررات بروکسل نیز شهرت دارد، زیرا مذاکرات مقدماتی آن در بروکسل صورت گرفته است. در سال ۱۹۷۸ نیز کنوانسیون سازمان ملل متحد درباره حمل و نقل کالا از طریق دریا (معروف به قواعد هامبورگ)^{۱۰} به تصویب رسید. علاوه بر این سازمان ملل متحد در سال ۱۹۸۰ کنوانسیون در مورد «حمل و نقل ترکیبی بین‌المللی»^{۱۱} به تصویب رسانید. در مورد حمل و نقل ریلی از کنوانسیون بین‌المللی حمل و نقل کالاها از طریق راه‌آهن^{۱۲} و مقررات بین‌المللی مربوط به حمل و نقل کالاهای خطرناک از طریق راه‌آهن،^{۱۳} بهره گرفت.

حتی در سال‌های اخیر، سازمان ملل متحد کنوانسیون را در مورد «مسئولیت عاملین پایانه‌های حمل و نقل فعال در عرصه بین‌المللی»^{۱۴} به تصویب رسانده است. در مورد حمل و نقل هوایی، مهم‌ترین پیمان جهانی، «کنوانسیون هوانوردی بین‌المللی»^{۱۵} است که در سال ۱۹۴۴ در شیکاگو به تصویب رسیده که اگر چه همانند مقررات فوق‌الذکر به صراحت به تعهد ایمنی اشخاص دخیل در حمل و نقل کالاهای خطرناک نمی‌پردازد، اما می‌توان در پاره‌ای مسایل از آن بهره گرفت.

بیشترین مبنای ما در این پژوهش، علاوه بر قواعد معمول مسئولیت مدنی، مقررات خاصی است که در برخی از کشورها و پاره‌ای از سازمان‌های منطقه‌ای به تصویب رسیده و به طور صریح حمل و نقل کالاهای خطرناک را مورد خطاب قرار داده است. از جمله توافقنامه اروپایی (ای. دی. آر) مصوب ۱۹۵۷ که

خواهیم پرداخت و خسارات انسانی و زیست‌محیطی ناشی از این مواد در گفتار پایانی به اختصار مطالعه خواهد شد.

۳. تعهدات و مسئولیت مدنی متصدی حمل و نقل

کالاهای خطرناک

هر چند امکان دارد افراد دیگری نیز به مناسبت، در حمل و نقل کالاهای خطرناک درگیر بوده و مسئول شناخته شوند، اما کسی که علی‌الاصول تعهد ایمنی و در صورت نقض آن، تعهد به جبران خسارت دارد، متصدی حمل و نقل است. پیش از هر چیز باید مبنا و حدود تعهدات وی مشخص شود که در این گفتار به آن می‌پردازیم.

۳-۱- مبنای مسئولیت

خطرناک بودن مواد مانع از آن نیست که آنها به عنوان کالاهای تجاری مبادله و حمل شوند. بر این اساس، با اعمال قاعده عام مقرر در ماده ۳۸۶ ق.ت، فرض بر مسئولیت متصدی حمل قرار داده می‌شود، مگر اینکه خلاف آن از سوی او اثبات شود. ماده ۳۸۶ قانون مذکور چنین مقرر می‌دارد:

«اگر مال‌التجاره تلف یا گم شود، متصدی حمل و نقل مسئول قیمت آن خواهد بود، مگر اینکه ثابت نماید که تلف یا گم شدن مربوط به جنس خود مال‌التجاره یا مستند به تقصیر ارسال‌کننده یا مرسل‌الیه یا ناشی از تعلیماتی بوده که یکی از آنها داده‌اند و یا مربوط به حوادثی بوده که هیچ متصدی مواظبی نیز نمی‌توانست از آن جلوگیری نماید. قرارداد طرفین می‌تواند برای میزان خسارت مبلغی کمتر یا زیادتر از قیمت کامل مال‌التجاره معین نماید.»^{۱۶}

چنان که برخی از حقوقدانان نیز گفته‌اند [۵]، «اثبات نداشتن تقصیر به تنهایی سبب معاف شدن متصدی نمی‌شود و از همین امر استنباط می‌شود که مسئولیت او مبتنی بر تعهد ضمنی دایر بر سالم رسانیدن کالا به مقصد است».

از مواد ۵۴ و ۵۵ قانون دریایی ایران، می‌توان استنباط کرد که مسئولیت متصدی حمل و نقل منوط به اثبات خطای وی نیست و متصدی حمل و نقل تنها در صورتی می‌تواند از مسئولیت معاف شود که قوه قاهره یا حادثه غیرمترقبه یا عیب خاص کالا یا خطای فرستنده یا گیرنده کالا را ثابت کند [۶]. با وجود این اماره (قرائن)، از بند ۸ ماده ۵۴ قانون مذکور می‌توان دریافت که در صورت توافق صریح یا به موجب شرط ضمن قرارداد، مسئولیت

متصدی باربری دریایی از «اماره مسئولیت» تا محدوده قواعد حاکم بر مسئولیت ناشی از تقصیر به مفهوم عام آن - و نه بیشتر - قابل کاهش است.

به علت سکوت مقررات فوق و نبود قانون خاص در مورد کالاهای خطرناک باید مبنای مذکور را در مورد مسئولیت متصدی حمل کالاهای خطرناک اعمال کرد. ماده ۲۲ کنوانسیون سی.ام. آر. به طور خاص به کالاهای خطرناک پرداخته، اما مبنای دیگری جز آنچه برای سایر کالاها تعیین کرده، در مورد مسئولیت متصدی حمل و نقل ارایه نکرده است.

مبنای مسئولیت حمل‌کننده در نظام حقوقی کامن‌لا به موجب رویه قضایی توسعه یافته و بر همین اساس عده‌ای معتقدند که به تدریج از مسئولیت مطلق به سوی مبتنی بر تقصیر گرایش یافته است. برخی دیگر از حقوقدانان با تمسک به دسته دیگری از آرا و ارتباط موضوع با کنوانسیون حمل و نقل ریلی (سی.آی.ام)، مسئولیت متصدی حمل و نقل را مبتنی بر فرض مسئولیت دانسته‌اند [۷].

در کشورهای تابع حقوق رومی نیز، گاه دادگاهها استنباط متفاوتی از ماده ۱۷ کنوانسیون سی.ام. آر که می‌توان مبنای مسئولیت را در آن جست، به عمل آورده‌اند؛ چنان که در یک پرونده در سال ۱۹۹۷، دیوان عالی دانمارک مسئولیت مطلق را برای متصدی احراز کرد. حال آن که در پرونده‌ای به سال ۱۹۹۸، دیوان عالی نروژ مسئولیت را به استناد سی.ام. آر مبتنی بر تقصیر دانست^{۱۷} [۷].

ای. دی. آر نیز مبنای خاصی در این زمینه مطرح نمی‌سازد و در واقع بیش از آنکه مقرراتی «حقوقی» باشد، به جنبه‌های فنی حمل و نقل جاده‌ای کالاهای خطرناک پرداخته است. آن چه در زمینه حمل و نقل کالاهای مذکور به طور خاص به نظر می‌رسد، به ویژه به خاطر ماهیت خاص و فوری بودن مخاطرات ناشی از آنها، این است که مسئولیت متصدی حمل مفروض باشد تا به این وسیله این دسته از اشخاص در تعیین هزینه حمل و نقل، امکان ورود و پرداخت را نیز محاسبه کنند.

۳-۲- تعهدات متصدی حمل و نقل پیش از ورود خسارت

متأسفانه، هنگامی که از تعهد سخن به میان می‌آید، این تصور نیز با آن همراه می‌شود که تعهد بعد از ورود خسارت است که برجستگی می‌یابد؛ حال آنکه حداقل در مورد کالاهای خطرناک متصدی حمل دارای تعهدات، وظایف و حقوقی است که عمل و توسل به آنها می‌تواند از بروز اکثر حوادث و خسارات جلوگیری

کند. این تعهدات را اغلب از مقررات موجود برای حمل و نقل کالا به مفهوم عام و ضوابط خاص موجود می‌توان استخراج کرد.

۳-۲-۱ مسأله آگاهی از خطرناک بودن کالا

اولین مسأله، آگاهی متصدی حمل از خطرناک بودن ذاتی کالا است. به طور کلی در اکثر کشورها مقرراتی وجود دارد که کارخانه‌های سازنده را ملزم به تعیین دقیق نوع خطر و درج مناسب آن در روی تمام بسته‌بندی‌های کالا می‌کند. از سوی دیگر، مطابق بند (۱) ماده ۲۲ کنوانسیون سی.‌ام. آر، «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»، عدم اطلاع از این امر، برای متصدی این حق را ایجاد می‌کند که «در هر زمان و در هر مکانی کالا را تخلیه کرده یا آن را از بین برده و یا خنثی نماید. بدون اینکه غرامتی از این بابت بپردازد. علاوه بر این فرستنده مسئول جبران تمام هزینه‌ها، فقدان یا خسارت‌هایی است که از تحویل چنین کالایی به منظور حمل یا از حمل آن حادث شود» (بند ۲ ماده ۲۲).

فصل سوم از باب سوم «لایحه اصلاح قانون تجارت ۱۳۸۴»، ضمن مواد ۶۳-۸۰ به بحث «حمل و نقل» اختصاص یافته است. بنابر بند (۳) از ماده ۶۵ «چنان که کالا در طول مدت حمل نیاز به مراقبت مخصوص داشته باشد، مانند کالاهای گران‌بها، حیوانات، کالاهای خطرناک و آتش‌زا، تخییر شونده، فاسدشدنی و خورنده، باید اطلاعات مربوط به آن نیز به وضوح ارائه شود. چنان که فرستنده اطلاعات یاد شده را ارائه نکند یا به غلط ارائه دهد خسارت‌های ناشی از آن بر عهده وی خواهد بود».

در ماده ۵۴ قانون دریایی، وظایفی بر عهده متصدی حمل و نقل نهاده شد، که از جمله آماده کردن کشتی برای سفر، فراهم‌سازی کارکنان و تجهیزات کشتی، بررسی و آماده‌سازی انبارها، سردخانه‌ها و سایر قسمت‌های کشتی و بارگیری، جابجایی، حمل، محافظت، مواظبت و تخلیه مطلوب کالا است. و عدم انجام هر کدام از این تعهدات در ایجاد مسئولیت جبران خسارت برای وی تأثیر مستقیم خواهد داشت.

مسأله مهمی که مطرح می‌شود این است که اگر متصدی حمل و نقل قبل از شروع به حمل گمان برد که کالا یا کالاهایی که باید حمل شوند، خطرناک‌اند، دارای چه حقوقی است؟

اگر چه در مقررات موجود به این سؤال پاسخ صریحی داده نشده، با این حال، با رجوع به منطقی حقوقی باید گفت که در صورت عدم تصریح به خطر بار بودن کالا، متصدی حمل و نقل می‌تواند از قبول آن امتناع کند. چنان که در حقوق انگلیس نیز مالک یا فرمانده کشتی می‌تواند از قبول بسته‌ها یا عدل‌هایی که ظن خطرناک بودن آنها می‌رود، امتناع کند و صرف خودداری از حمل این دسته از کالاها مسئولیتی برای وی ایجاد نخواهد کرد [۸].

اگر متصدی حمل و نقل از ماهیت خطرناک کالاها و در صورت لزوم از احتیاطی که باید به عمل آورد، مطلع شده باشد، مسئولیت او برای جبران خسارت یا تأخیر در مورد چنین کالاهایی همانند سایر کالاهاست.^{۱۸} بند ۱ ماده ۲۲ کنوانسیون سی.‌ام. آر مقرر می‌دارد که آگاهی متصدی حمل از چنین شروطی باید از جمله با درج در سند بارنامه توسط مدعی اثبات شود. بنابراین، اثبات اطلاع متصدی حمل از خطرناک بودن کالا بر عهده فرستنده قرار دارد. در حقوق انگلستان رویه قضایی نیز بر این امر تأکید دارد^{۱۹} [۹]. با این وجود به نظر می‌رسد که اگر خطرناک بودن کالایی آنقدر آشکار باشد که نیازی به یادآوری آن نباشد، برای مثال اگر محموله بنزین باشد، هیچ کس در خطرناک بودن آن تردید نمی‌کند و متصدی حمل و نقل که عرفاً یک متخصص و آشنا به فن به شمار می‌آید، عذری بر عدم اطلاع نخواهد داشت.

۳-۳ تعهد به انتخاب کارکنان شایسته

متصدی حمل و نقل با پذیرش حمل کالای خطرناک، در واقع ایمنی نقل و انتقال آن را نیز تضمین می‌کند. این تعهد اگر چه می‌تواند به دلیل فورس ماژور یا عوامل غیر ارادی از بین برود؛ با این حال، جز در صورت تقصیر فرستنده یا گیرنده، علی‌الاصول بر دوش شخصی غیر از متصدی حمل و نقل - از جمله کارکنان و رانندگان وی - نهاده نمی‌شود. ماده ۳۸۸ قانون تجارت، بدون توجه به نوع حمل و نقل (زمینی، هوایی یا دریایی)، متصدی حمل و نقل را مسئول حوادث و تقصیراتی می‌داند که در مدت حمل و نقل واقع شده است، «اعم از اینکه مباشرت به حمل و نقل کرده و یا حمل و نقل کننده دیگری را مأمور کرده باشد». اطلاق بند ۳ ماده ۱۷ کنوانسیون سی.‌ام. آر و مواد ۵۳ و ۶۹ قانون دریایی نیز بر این واقعیت دلالت دارند.

بنابر آنچه گفته شد می‌توان نتیجه گرفت که متصدی حمل و نقل مسئول گزینش کارکنان صالح یا قرارداد با متصدیان مجرب و

بنابراین، در مواردی که بسته‌بندی کالا بر عهده فرستنده است، متصدی حمل‌ونقل نباید اقدام به حمل کالاهای خطرناکی کند که بسته‌بندی آنها نادرست بوده یا در جریان سفرهای قبلی معیوب شده است [۱۰]. نوع، کیفیت و دوام بسته‌بندی کالاهای خطرناک باید به گونه‌ای باشد که با توجه به طول مسیر، سختی آن، شیوه حمل‌ونقل، ماهیت کالاهای همراه و.. عرفاً تناسب داشته و منجر به ایجاد مخاطرات ناگهانی نشود.

با وجود آنچه گفته شد، می‌توان برخی از کالاهای خطرناک همچون بنزین یا استیلن را که در زمره مواد شیمیایی قابل اشتعال به شمار می‌آیند، به صورت فله‌ای (بدون بسته‌بندی) حمل‌ونقل کرد. البته متصدی حمل‌ونقل نمی‌تواند کالاهای بسیار خطرناک همچون مواد قابل انفجار یا سمی را به صورت فله‌ای حمل کند. در صورت پذیرش حمل چنین کالاهایی، مسئولیت همه نوع خسارت بر عهده او خواهد بود.

۳-۱-۲ دقت در انتخاب وسیله حمل‌ونقل

وسيله‌ای که برای حمل‌ونقل کالاهای خطرناک استفاده می‌شود، باید علاوه بر سالم و ایمن بودن، به گونه‌ای باشد که کالایی که با کالای بارگیری شده از نظر شیمیایی ناهمگون است، در یک فضا قرار نگیرد. وسیله نقلیه باید استانداردهای لازم را داشته باشد و بر همین اساس است که بند ۳ ماده ۱۷ کنوانسیون سی.ام.آر، «حمل‌کننده (را) به دلیل وضعیت معیوب وسیله نقلیه‌ای که از آن برای کار حمل استفاده می‌کند.. معاف از مسئولیت ندانسته است و برعکس جزء (۴) بند ۲ ماده ۵۵ قانون دریایی با الهام از بند (P) ماده ۴ قرارداد لاهه، متصدی حمل‌ونقل را در مورد خسارات ناشی از عیوب مخفی کشتی که با دقت کافی قابل کشف نباشد، مسئول جبران نمی‌شمارد.

ماده (الف) ۴-۱۷ کنوانسیون سی.ام.آر، به ظاهر استفاده از وسیله نقلیه رو باز و بدون پوشش را در صورت توافق مجاز می‌داند و حال آنکه به نظر می‌رسد در خصوص کالاهای خطرناک باید در این زمینه احتیاط بیشتری کرد، زیرا برخی از این کالاها را به هیچ‌وجه نمی‌توان با وسیله نقلیه روباز و بدون پوشش حمل کرد. در مقررات جدید ای.دی. آر، وسیله نقلیه‌ای که برای حمل مواد قابل اشتعال بکار می‌رود، باید به اندازه کافی وسایل لازم برای اطفای حریق (ماده ۶-۱-۳) و در مورد سایر مواد نیز باید به میزان لازم ماده خنثی‌کننده را به همراه داشته باشد. به علاوه وسیله‌نقلیه

شایسته است و در واقع مسئولیت آگاهی ایشان از خطرناک بودن کالاها، رعایت احتیاطات لازم و انجام درست تعهدات قراردادی را برعهده می‌گیرد.

۳-۳-۱ تعهدات متصدی حمل‌ونقل در زمان بارگیری و انتقال

در این مورد، تعهدات متصدی به لحاظ ماهیت خاص کالاهای خطرناک تابع احکام ویژه‌ای به شرح زیر است:

۳-۳-۱-۱ دقت در بسته‌بندی

با توجه به ماهیت کالاهای خطرناک، متصدی حمل نمی‌تواند بسته‌بندی انجام شده از سوی فرستنده را کافی بداند یا اصلاً بسته‌بندی شدن مناسب کالا را مورد نیاز نداند. بنابراین، آنچه در بند ۴ ماده ۱۷ سی.ام.آر، زیر عنوان موارد براثت متصدی حمل‌ونقل از مسئولیت آمده را علی‌الاصول نمی‌توان در مورد کالاهای خطرناک اجرا کرد، زیرا برخلاف جزء (ب) بند مذکور، نمی‌توان در مورد کالاهای مذکور «بسته‌بندی نکردن کالاهای خطرناک یا وجود بسته‌بندی ناقص» را به طور مطلق از موارد معافیت متصدی حمل‌ونقل شمرده، یا با لحاظ جزء (ب) کالاها را بسته‌بندی نکرد.

بنابراین، برخلاف آنچه قسمتی از ماده ۳۸۶ ق.ت.الق.آ. می‌کند، در حمل‌ونقل کالاهای خطرناک، متصدی حمل با اثبات اینکه «تلف یا گم شدن مربوط به جنس خود مال‌التجاره» بوده از مسئولیت معاف نمی‌شود؛ زیرا متصدی باید از این امر آگاه باشد که مثلاً اسید هیدروکلریک را نمی‌توان همراه با فلزات حمل کرد و بسته‌بندی نادرست آن (استفاده از مواد غیرپلاستیکی در بسته‌بندی) خسارات مالی و جانی قابل توجهی را به وجود می‌آورد. چه، این اسید در دسته مواد شیمیایی خورنده جای می‌گیرد و دقت در بسته‌بندی آن حایز کمال اهمیت است.

بررسی پرونده‌ها نیز نشان می‌دهد که در هر مورد که مواد خطرناک به هنگام حمل موجب خسارت شده‌اند، دادگاهها نحوه بسته‌بندی را به دقت بررسی کرده و آن را مبنای تعیین مسئولیت قرار داده‌اند. برای نمونه، در یک پرونده ایتالیایی^{۲۰}، دادگاه لزوم توجه به بسته‌بندی صحیح مواد شیمیایی (چون کبریت، سلولز، استن و غیره) را قبل از بارگیری آنها و رعایت احتیاطات لازم مورد توجه قرار داد و استناد متصدی حمل به تأثیر بارگیری و تخلیه نادرست را در وقوع حادثه پذیرفت [۹].

پلاکاردهای شب‌نما دال بر «خطرناک بودن محموله» و لزوم رعایت «احتیاط» به مقدار لازم و در جای مناسب، نصب شود. تابلوهای مذکور باید با استفاده از علائم و نمایه‌های بین‌المللی تهیه شوند و حداقل اطلاعات ضروری را که برای اجتناب از خطر لازم است، ارائه کنند.

در مورد تعهداتی که پیشتر برای متصدی حمل و نقل ذکر شد، حداقل در حقوق اتحادیه اروپا، تفاوت عمده‌ای میان حمل و نقل جاده‌ای و ریلی وجود ندارد و اساساً هدف از تدوین دستورالعمل شماره ۴۹ سال ۱۹۹۶ یکنواخت‌سازی مقررات درون منطقه‌ای حاکم بر حمل و نقل جاده‌ای و ریلی کالاهای خطرناک است [۱۲]. سرانجام به طور کلی در مورد تعهدات پیش از ورود زیان متصدی حمل و نقل باید گفت، که نظر به ماهیت خطرناک کالاهایی که به این شیوه حمل می‌شوند، باید احتیاط کامل به هنگام بسته‌بندی، بارگیری، حمل و نقل و تخلیه این نوع از کالاهای بکار گرفته شود. از جمله نمی‌توان کالاهای خطرناک را بیش از اندازه یا بدون حفاظ بارگیری کرد. در مورد کالاهای سمی باید خدمه‌ای که بارگیری و تخلیه را انجام می‌دهند، لباس‌ها و امکانات لازم را برای به حداقل رساندن زیان‌های جسمانی ایشان داشته باشند. به علاوه، برای جلوگیری از هر نوع فاجعه، باید به هنگام پارک کردن وسیله نقلیه حاوی کالاهای خطرناک، این عمل در فضایی ایمن و عاری از مواد تحریک کننده همراه با نصب علائم و پلاکاردهای لازم جهت جلوگیری از نزدیک شدن افراد و وسایل نقلیه، انجام گیرد. متأسفانه، اکثر کشورها به این جزئیات دقت کافی مبذول نداشته‌اند؛ با این حال، در برخی دیگر از کشورهای، از جمله ایرلند شمالی، مقررات دقیقی در زمینه حمل و نقل جاده‌ای کالاهای خطرناک با استفاده از تانکر و کانتینر^{۲۲}، در سال ۱۹۹۲ به تصویب رسیده است.

۴. مسئولیت متصدی حمل و نقل کالاهای

خطرناک به جبران خسارت

در این قسمت، مسئولیت متصدی حمل و نقل به مفهوم خاص آن، یعنی بعد از ورود خسارت مورد بررسی قرار می‌گیرد. این تعهد دارای دو ویژگی بسیار مهم به شرح زیر است:

۱. این تعهد در مقابل صاحب کالا (ذینفع) مطرح می‌شود.
۲. بیشتر مبتنی بر «مسئولیت قراردادی» بوده و کمتر به «مسئولیت غیرقراردادی» ارتباط می‌یابد. البته وضعیت اخیر در مورد

باید زنگ اختطار اتوماتیک، چراغ قوه مناسب، علائم اختطاردهنده و جالب‌تر از همه گوه (تکه چوب)^{۲۱} مناسب برای بازداشتن وسیله از حرکت (برای هر محور یک عدد)، ماسک تنفسی منطبق با استاندارد مقرر در ماده ۸۵-ای. دی. آر و امکانات لازم را برای عملیات اضطراری راننده و خدمه وسیله نقلیه مطابق با آنچه در ماده ۳-۴-۵ سند مذکور مقرر است، دارا باشد.

۳-۱-۳-۳ علامت‌گذاری کالاهای، بسته‌ها و وسیله نقلیه

علامت‌گذاری کالاهای و بسته‌های خطرناک و نصب تابلوهای مناسب از مهم‌ترین اقدامات لازم برای جلوگیری از مخاطرات بعدی است و قوانین مختلف سعی در تحمیل انجام آن به اشخاص دخیل کرده‌اند. از ماده ۸ کنوانسیون سی. ام. آر چنین برمی‌آید که تعهد به علامت‌گذاری، درج شماره و تعداد کالاهای و بسته‌ها بر عهده فرستنده است. در مورد حمل و نقل دریایی نیز به تصریح بند ۵ ماده ۵۴ قانونی دریایی ایران: «فرستنده بار نسبت به صحت علائم، تعداد، مقدار و وزن بار به نحوی که هنگام حمل اظهار داشته است، در مقابل متصدی باربری مسئول شناخته می‌شود و موظف است گرامت متصدی باربری را در مقابل هر گونه فقدان، خسارت و هزینه‌های ناشی از عدم صحت اظهارات مذکور بپردازد».

اثبات نبودن یا نادرستی علائم بر عهده متصدی حمل و نقل خواهد بود و در صورت ناتوانی از این امر، نمی‌تواند از امتیاز مذکور در مقررات فوق، استفاده کند [۴].

ناگفته پیداست که وظیفه علامت‌گذاری و نصب تابلوهای هشداردهنده بر قسمت‌های لازم نقلیه، و حتی در صورتی که فرستنده تصور کرده باشد، بر روی بسته‌ها و کالاهای خطرناک با متصدی حمل و نقل است. به هنگام علامت‌گذاری کالاهای باید دقت شود تا از علائم معمول و متعارف در حمل و نقل و نیز از شماره‌های بین‌المللی برای کالاهای استفاده شود. چنان که گفته شد خطرات نوعی کالاهای خطرناک نیز باید قید شود. نکته مهم تر، ذکر طبقه‌ای است که کالا به آن تعلق دارد (برای مثال، قابل اشتعال، سمی، قابل انفجار و...). این ضوابط تقریباً در عرف بازرگانی معمول است و در تمام کشورها اعمال می‌شود. با این وجود برخی از کشورها شرایط دیگری به آن افزوده‌اند. برای مثال در استرالیا نام کارخانه سازنده یا متصدی حمل و نقل کالاهای خطرناک و یا نماینده ایشان باید بر روی بسته‌ها قید شود [۱۱]. بر روی بسته‌ها و مهم‌تر از آن بر روی وسیله نقلیه باید

به تحویل (تخلیه) کالاها در انبار شده باشد، باید کالاهای مذکور را به محل امنی منتقل کرده و راهنمایی‌های لازم را در جهت مواظبت و جلوگیری از بروز خسارت کالاهای خطرناک در اختیار متصدی و کارکنان انبار قرار داد.

۴-۲ مسئولیت متصدی نسبت به اعمال خود و کارکنان

در مقایسه قانون مدنی و قانون تجارت، نوعی تفاوت میان این دو از نظر مسئولیت و تعهدات متصدی حمل و نقل دیده می‌شود. قانون مدنی در ماده ۵۱۶ این مسئولیت را بر مبنای قواعد «امانت» تحلیل می‌کند و متصدیان حمل و نقل را در صورت تفریط یا تعدی مسئول تلف یا ضایع شدن اشیایی می‌داند که برای حمل به آنها داده شده است، این مسئولیت از تاریخ تحویل کالا به ایشان شروع می‌شود.

در مقابل، قانون تجارت در حکمی کاملاً متفاوت متصدی حمل و نقل را علی‌الاصول مسئول می‌داند (ماده ۳۸۶) و او فقط با اثبات معاذیری که به طور دقیق احصاء شده از مسئولیت بری می‌شود. ماده ۱۷ کنوانسیون سی.ام.آر و ماده ۵۳ به بعد قانون دریایی ایران نیز که به طور مفصل این مسئولیت را بررسی کرده‌اند، به هیچ وجه آن را با مقررات راجع به امانت مقایسه نکرده، بلکه مسئولیت قراردادی برای متصدی در نظر گرفته‌اند. ماده ۱۴ اصلاحی «پیش‌نویس کنوانسیون آنسیترال درباره حمل و نقل کالاها (به طور کامل یا جزئی) از طریق دریا»^{۲۴} نیز، مسئولیت ناشی از اعمال و ترک فعل کارکنان و نمایندگان و طرفهای قرارداد متصدی را بر دوش شخص متصدی حمل و نقل قرار داده است [۱۶].

مسأله‌ای که مطرح می‌شود این است که آیا می‌توان با وجود شناسایی مسئولیت قراردادی برای متصدی حمل و نقل، باز از مبانی مسئولیت قهری بهره گرفت؟ توضیح اینکه آیا می‌توان اعمال «فرض تقصیر» یا «فرض مسئولیت» را در مورد حمل و نقل قراردادی بررسی کرد.

در این مورد، اگر چه در کنوانسیون‌های بین‌المللی موجود، تعیین تکلیف نشده است، با این وجود به نظر می‌رسد که برای تسهیل اثبات قضیه باید این مبانی را بکار گرفت. در حقیقت عدم ارایه یک مبنا برای مسئولیت از جمله مشکلات موجود در راه متحدالشکل‌سازی مقررات بین‌المللی حمل و نقل به شمار می‌رود. چنان که برای مثال، یکی از مهم‌ترین اهداف سی.ام.آر

حمل و نقل کالاهای خطرناک مقداری متفاوت است و چنان که خواهیم گفت، در جهت حفظ حقوق اشخاص و محیط زیست باید مسئولیت مدنی و راهکارهای مؤثری در زمینه حمل و نقل کالاهای خطرناک اندیشید.

در چند فراز جداگانه به مسائلی مربوط به مسئولیت متصدی حمل و نقل کالاهای خطرناک پرداخته می‌شود.

۴-۱ شروع و پایان مسئولیت

به دلیل فقدان قواعد خاص در این زمینه برای کالاهای خطرناک باید گفت، شروع مسئولیت متصدی حمل و نقل چنین کالاهایی، همانند سایر کالاها از لحظه تحویل کالاهاست. «کالا به متصدی حمل یا نماینده او که مجاز به قبول آن باشد، تحویل داده می‌شود. اگر متصدی حمل کالا را قبول نکند و یا پرسنل یا نماینده او مجاز به تحویل گرفتن کالا نباشند، مسئولیتی متوجه او نخواهد بود» [۱۳].^{۲۳}

به موجب ماده ۴ کنوانسیون ۱۹۷۸ هامبورگ در مورد حمل و نقل دریایی، مدت مسئولیت حمل‌کننده در مورد کالا مدت زمانی است که طی آن کالا در بندر بارگیری، زمان حمل و بندر تخلیه، تحت حفاظت او است [۱۴]. البته به نظر می‌رسد که در برخی از موارد این مسئولیت قبل از بارگیری و حتی قبل از اینکه بحث حمل و نقل مطرح باشد نیز، وجود دارد. چنان که برای مثال متصدی حمل و نقل ملزم به آماده کردن وسیله نقلیه برای حمل و رفع نواقص فنی آن است و اگر در مسیر حمل خسارتی به دلیل نقص مذکور وارد شود، در واقع آماده نبودن وسیله نقلیه قبل از سفر موجب آن شده است. چنان که در حمل و نقل دریایی نیز بحث «قابلیت دریانوردی کشتی» مطرح است [۱۵] و بند ۱ ماده ۵۴ قانون

دریایی بر تعهد متصدی حمل و نقل در این زمینه دلالت دارد. بنابر بند ۱ ماده ۱۷ کنوانسیون سی.ام.آر، «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 هر گونه تأخیر در تحویل کالا خواهد بود». بنابراین، علی‌القاعده تعهد قراردادی متصدی حمل و نقل با تحویل دادن کالا (محموله) پایان می‌یابد.

بدیهی است که با توجه به ماهیت خاص کالاهای خطرناک باید اقدامات احتیاطی ویژه‌ای در مراحل بارگیری، حمل و تخلیه آنها به انجام رسد. در این راستا، در صورتی که متصدی حمل متعهد

جبران تمام هزینه‌ها، فقدان یا خسارت‌هایی است که از تحویل چنین کالایی به منظور حمل یا از حمل آن حادث شود».

هدف کنوانسیون شاید افزودن بر تعهدات فرستنده در مورد کالاهای خطرناک باشد، اما مسلماً چنین قصدی را در مورد حمل‌کننده نمی‌توان استنباط کرد. در حقیقت، مسئولیت حمل‌کننده کالاهای خطرناک را باید مشمول مقررات عام کنوانسیون سی.ام.آر دانست و ماده ۲۲ به عنوان تنها ماده‌ای که به کالاهای خطرناک اختصاص یافته به تأسیس قواعد خاص برای ایجاد یا تشدید نوع یا میزان مسئولیت متصدی حمل و نقل این کالاهای نپرداخته است.

از قانون دریایی نیز نمی‌توان مقررات ویژه‌ای برای مسئولیت متصدی حمل کالاهای خطرناک دریافت. در کنوانسیون‌های بین‌المللی حمل و نقل به طور کلی به حمل کالاهای خطرناک نیز به جز تعهدات فرعی برای ایمنی هر چه بیشتر حمل این کالاهای به مسئولیت اشاره نشده و مشمول مقررات عام شده است. با وجود تمام این مسایل به نظر می‌رسد که در مورد کالاهای خطرناک باید قواعد جدیدی تدوین شود تا:

نخست. مسئولیت متصدی حمل و نقل مفروض باشد.

دوم. این مسئولیت نه تنها در قبال ذینفع (مالک کالا)، بلکه در مقابل اشخاص ثالث و تأسیساتی که از کالاهای خطرناک در حین حمل خسارت می‌بینند، وجود داشته باشد.

سوم. ذینفع یا متصدی حمل و نقل مکلف به بیمه کالاهای خطرناک در حال حمل باشد تا جبران خسارت به دلیل اعسار مالی مسئول، منتفی نشود.

متصدی حمل و نقل - حتی در حمل کالاهای خطرناک - همواره مسئول خسارات وارده نیست و در مواردی می‌تواند از مسئولیت معاف شود. این امر در گفتار سوم بررسی می‌شود.

۵. موارد معافیت متصدی حمل و نقل کالاهای

خطرناک

هدف از بررسی موارد معافیت متصدی حمل و نقل، پرداختن به این موارد به همان نحوی که در مورد دیگر کالاهای مقرر است، نیست، بلکه مقصود این است که مشخص شود که آیا این معافیت‌ها در مورد کالاهای خطرناک چه وضعیتی دارد و آیا می‌توان مواردی را به آنها افزود یا از آنها کاست.

متحدالشکل‌سازی حقوقی است و حال آنکه بسیاری از مواد آن در کشورها و حتی دادگاه‌های مختلف به گونه‌ای متعارض تعبیر می‌شوند. نتیجه این است که نمی‌توان با بهره‌گیری از حقوق سنتی مقررات آن را تفسیر کرد [۷] و لذا باید مبنای واحدی را در این زمینه یافت.

به موجب بند ۱ ماده ۱۷ سی.ام.آر، «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». اگر چه با ارایه قرارداد، ذینفع نیازی به اثبات این مسئولیت ندارد؛ با این وجود باید راهی ارایه کرد که از طریق توسل به آن معلوم باشد که متصدی برای خلاصی خود چه چیزی را باید اثبات کند: اگر «فرض تقصیر» به عنوان مبنا لحاظ شود، متصدی با اثبات عدم تقصیر از مسئولیت معاف می‌شود و برعکس، اگر «فرض مسئولیت» مبنا باشد، او فقط می‌تواند با اثبات «فورس مازور» یا «دخالیت زیان‌دیده و عوامل او» از مسئولیت تبری جوید.

سی.ام.آر، در ماده ۱۷، این ایده را القا می‌کند که مسئولیت متصدی حمل مفروض می‌باشد؛ فی‌الواقع - چنان که برخی از نویسندگان نیز به حق اظهار داشته‌اند - «بهتر است که ماده ۱۷ سی.ام.آر به عنوان مسئولیت مفروض تفسیر گردد تا به این وسیله متصدیان حمل و نقل، در تعیین هزینه حمل و نقل امکان ورود و پرداخت خسارت را نیز محاسبه نمایند» [۷].

با وجود تفسیری که از ماده ۱۷ کنوانسیون سی.ام.آر به عمل آمد، متأسفانه ماده به گونه‌ای تنظیم شده که «از نظر بار اثبات و فرض‌های قابل انکار، عملاً امکان اتخاذ تدابیر متفاوت در کشورهای مختلف را فراهم می‌سازد» [۲] بنابراین باید در مورد حمل و نقل کالاهای خطرناک به دنبال مبنایی برای مسئولیت بود و تعیین کرد که آیا این مسئولیت بر مبنای ماده ۱۷ تحلیل می‌شود یا ماده ۲۲ حکم جداگانه‌ای در این مورد ارایه می‌دهد.

لحن ماده ۲۲ سی.ام.آر به گونه‌ای است که می‌توان از آن مسئولیت و تعهد بیشتری برای متصدی حمل استنباط کرد. بند اول این ماده، فرستنده را مسئول آگاه کردن حمل‌کننده از نوع دقیق خطر و اقدامات احتیاطی لازم می‌نماید و در بند ۲ مقرر می‌دارد:

«چنان که حمل‌کننده از وجود کالای با ماهیت خطرناکی موضوع بند (۱) این ماده آگاه نشده باشد، می‌تواند در هر زمان و در هر مکانی کالا را تخلیه [کند]. علاوه بر این فرستنده کالا مسئول

مواظبت حمل‌کننده و سایر اشخاص دخیل ساکت و در مواردی دارای ابهام هستند. با این وجود در مورد کالاهای خطرناک نباید صرف اشتباه یا غفلت محض فرستنده، گیرنده و یا کارکنان ایشان را به عنوان مجوزی برای معافیت متصدی حمل چنین کالاهایی دانست. زیرا وضعیت خاص این کالاها نهایت دقت را می‌طلبد و حتی از مقررات ای.دی.آر، قانون داخلی استرالیا در زمینه حمل و نقل کالاهای خطرناک و مقررات حمل و نقل جاده‌ای کالاهای خطرناک با استفاده از تانکر و کانتینر در ایرلند جنوبی^{۲۰} (مصوب ۱۹۹۲) می‌توان به تعهدات بسیار مفصل و دقیق متصدی حمل در مورد کالاهای خطرناک - که در گفتار اول تشریح شد - پی برد.

مقررات ایرلند جنوبی در این مورد بسیار ظریف و حساب شده است. حمل و نقل برخی از کالاهای خطرناک با محدودیت‌های خاصی روبه‌روست (ماده ۱۲) و نصب پلاکاردها و علائم باید متناسب با کالای در حال حمل باشد (ماده ۱۸ به بعد). رعایت این نکات و بررسی ماهیت شیمیایی، وضعیت بسته‌بندی، ماده خنثی‌کننده و مخاطرات کالای در حال حمل بر عهده و از جمله وظایف حمل‌کننده بوده و او نمی‌تواند به صرف ادعای اطلاع‌رسانی ناقص یا غیردقیق خود را بری از مسئولیت بداند.

۵-۲ فورس ماژور (قوه قاهره)

یکی از عوامل معافیت متصدی حمل و نقل که هم به موجب قواعد عام مسئولیت مدنی و هم به موجب مقررات خاص برای او قابل استفاده است، حدوث قوه قاهره‌ای است که وی را ناتوان از انجام تعهد سازد. این وضعیت در حمل و نقل کالاهای خطرناک نیز قابل اعمال و بر همان اساس متصدی حمل و نقل، در صورت اثبات آن بری از مسئولیت خواهد بود. به موجب ماده ۲۲۷ ق.م. «متخلف از انجام تعهد وقتی محکوم به تأدیه خسارت می‌شود که نتواند ثابت کند که عدم انجام به واسطه علت خارجی بوده است که نمی‌توان مربوط به او کرد».

همان‌طور که برخی از حقوقدانان نیز، به حق، اظهار داشته‌اند، «علل معافیت متعهد از جبران خسارت در موارد قوه قاهره یا حادثه غیرمترقبه این است که در این قبیل موارد رابطه علت بین ورود ضرر و عملکرد متعهد وجود ندارد و نمی‌توان ضرر را به متعهد نسبت داد» [۱۷].

در مورد معافیت متصدی حمل و نقل کالاهای خطرناک از مسئولیت به دلیل عدم انجام تعهد ناشی از قوه قاهره بحث

در توافقنامه اروپایی راجع به حمل و نقل زمینی کالاهای خطرناک (ای.دی.آر) به این معافیت‌ها پرداخته نشده و به مقررات داخلی کشورها واگذار شده است. بند ۲ ماده ۵۵ قانون دریایی، مواد ۱۷ به بعد کنوانسیون سی.ام.آر و ماده ۳۸۶ قانون تجارت به عنوان مبنای تشخیص معافیت‌های متصدی حمل و نقل کالاهای خطرناک به شمار می‌آید؛ زیرا مقررات خاصی در این مورد تصویب نشده است. به طور کلی موارد معافیت را به سه دسته عمده می‌توان تقسیم‌بندی کرد:

۱. اشتباه، غفلت و یا تقصیر شخصی غیر از متصدی حمل و نقل،
 ۲. فورس ماژور (قوه قاهره)،
 ۳. وضعیت خاص کالاهای در حال حمل.
- در زیر، به اختصار هر کدام از این موارد - صرفاً در مورد کالاهای خطرناک - بررسی می‌شوند.

۵-۱ اشتباه، غفلت و یا تقصیر شخصی غیر از متصدی حمل و نقل

اگر چه ماده ۳۸۶ ق.ت و ماده ۱۷ کنوانسیون سی.ام.آر، اشتباه، تقصیر و یا غفلت فرستنده، گیرنده و یا کارکنان ایشان را موجب معافیت متصدی حمل و نقل از جبران خسارت و در مواردی حتی لزوم جبران زیان‌های وارده به متصدی حمل و نقل محسوب داشته است. با این وجود این وضعیت را با دو استثنای مهم به شرح زیر روبه‌روست:

یک. چنان که ماده ۳۸۸ ق.ت و بند ۳ ماده ۱۷ سی.ام.آر نیز ذکر کرده، متصدی حمل مسئول خسارات وارده از سوی کارکنان و خدمه خویش و نیز اعمال و افعال کسانی است که امکان دارد اجرای تمام یا قسمتی از حمل و نقل کالاهای خطرناک را به ایشان واگذار کرده باشد. این تعهد اگر چه معقول به نظر می‌رسد؛ اما در مواردی که تقصیر کارکنان یا متصدی حمل و نقل بعدی (ثانوی) محرز و انتساب آن به متصدی حمل و نقل اصلی (به عنوان طرف قرارداد با صاحب کالای در حال حمل یا هر ذینفع دیگر) عرفاً و عادتاً غیرممکن باشد، باید آن را منتفی دانست و به زیان‌دیده حق داد که صرفاً به عامل زیان - و نه حمل‌کننده طرف قرارداد - رجوع کند. این واقعیت را می‌توان از قواعد عام مسئولیت مدنی، از جمله ماده ۱۲ قانون مسئولیت مدنی استنباط کرد.

دو. اگر چه با نهایت تأسف، مقررات موجود در مورد میزان

خسارت، ناشی از عیب ذاتی کالا باشد، متصدی حمل از مسئولیت مبری خواهد بود. این امر، اگر چه تقریباً در تمام انواع حمل و نقل صدق می‌کند، اما نافی این نیست که حمل‌کننده ملزم به رعایت احتیاط و جوانب متعارف است [۲]. بنابراین، در فرض عام بودن این عامل معافیت، باید آن را محدود به مواردی کرد که با وجود مراعات احتیاط از سوی حمل‌کننده، عیب ذاتی کالای در حال حمل، منجر به خسارت شده است.

دوم این که، اگر چه مقررات موجود از پرداختن به این بحث در مورد کالاهای خطرناک چشم‌پوشی کرده‌اند، با این وجود از رویه قضایی اندک موجود، می‌توان دریافت که در صورت حدوث خسارت، صرفاً به دلیل وضعیت خاص کالاهای خطرناک، متصدی حمل مسئول جبران خسارت خواهد بود و حداقل از این لحاظ عذری پذیرفته نیست. زیرا، طبیعت و ذات این دسته از کالاهای، عنوان «خطرناک» بودن را با خود همراه دارد و تدابیر احتیاطی شدید و دقیق مقرر در برخی از کشورها (از جمله، ایرلند شمالی، استرالیا و برخی از ایالات آمریکا) و اتحادیه اروپا دلالت بر وضعیت خاص این کالاهای دارد و لذا به هیچ وجه نمی‌توان حمل‌کننده را مجاز ساخت که برای معاف ساختن خویش به خطر ذاتی کالاهایی استناد کند که از وضعیت آنها مطلع بوده است.

از لحاظ ارتباط با این موضوع، در یک پرونده فرانسوی، به هنگام حمل تصریح شد که محموله کپسول‌های گاز است و بدون تصریح به خطرناک بودن، ماهیت این کالاهای معلوم بود. دادگاه به استناد بند ۱ ماده ۲۲ - کنوانسیون سی.ام.آر حکم به مسئولیت متصدی حمل و نقل برای جبران کلیه خسارات کرد. از نظر دادگاه، خطر ذاتی و ماهوی کالاهای به گونه‌ای بود که هیچ شخص متعارفی در آن تردید نمی‌کرد؛ لذا حمل‌کننده نتوانست از مفاد بند ۲ ماده ۲۲ سی.ام.آر برای معافیت خویش از مسئولیت، استفاده کند (رای شماره ۶۷۸-۲۰ تأیید شده در دیوان عالی کشور فرانسه در سال ۱۹۷۹؛ به نقل از [۲؛ ص ۱۲۴]).

بنابراین، با لحاظ عرف، منطقی و رویه معمول نیز باید معتقد شد که مقررات موجود برای معافیت متصدی حمل و نقل از مسئولیت به دلیل عیب ذاتی کالا، منصرف از مواردی است که کالاهای موضوع حمل در دسته کالاهای خطرناک بوده و حمل‌کننده نیز از وضعیت خاص این کالاهای آگاهی داشته باشد.

خاصی وجود ندارد. فقط این نکته را می‌توان طرح کرد که در صورت تعهد متصدی حمل و نقل به بیمه کردن چنین کالاهایی، شرکت بیمه علی‌الاصول در صورت ورود خسارت به دلیل حادثه غیرمترقبه و عامل غیرارادی، خسارت را جبران خواهد کرد. بنابراین - همان گونه که در گفتار چهارم نیز خواهد آمد - بیمه تعهد ایمنی کالاهای خطرناک از سوی متصدی حمل و نقل و افزودن مبلغ پرداختی به هزینه حمل و نقل راهکار بسیار مناسبی برای جبران خسارات غیرمترقبه به شمار می‌آید.

اگر چه ماده ۲۲۷ ق.م این استنباط را تقویت می‌کند که متخلف از انجام تعهد، علی‌الاصول در نتیجه دخالت عامل خارجی از انجام تعهد تخلف کرده؛ با این وجود متعهد مکلف به اثبات حدودت قوه قاهره و در صورت ناتوانی از این کار به موجب «اصل» مسئول است و مبنای این مسئولیت قراردادی است.

۳-۵ وضعیت خاص کالاهای در حال حمل

از بعضی از مواد کنوانسیون سی.ام.آر، قانون دریایی و قواعد هامبورگ چنین استنباط می‌شود که متصدی حمل و نقل، مسئول جبران خساراتی که ناشی از وضعیت خاص کالاهای در حال حمل است، نخواهد بود. برای مثال، ماده (د) ۱۷-۲ کنوانسیون سی.ام.آر، «طبیعت بعضی از کالاهای که به ویژه تمام یا قسمتی از آنها را در معرض فقدان یا خسارت به خصوص به واسطه شکستگی، زنگ زدگی، پوسیدگی، خشکی، نشستی، نقصان معمولی، آفت یا بیدزدگی قرار می‌دهد؛ از جمله موارد معافیت متصدی حمل و نقل از مسئولیت دانسته است. یا ماده ۳۸۶ ق.ت، حمل‌کننده را مسئول تلف یا گم شدن ناشی از «جنس خود مال‌التجاره» نمی‌داند. برخی از حقوق‌دانان نیز در تعبیر مفهوم «نقایص و عیوب ذاتی کالا» در قانون دریایی آن را به این مفهوم دانسته‌اند [۶]. ماده (ن و س) ۵۲-۲ قواعد هامبورگ مصوب ۱۹۷۸ که همان بندهای م، ن و س ماده ۴ قواعد لاهه [بروکسل] ۱۹۲۴ است نیز، از جمله عیب ذاتی کالا را - در صورتی که منجر به خسارت شود - از موارد معافیت متصدی حمل و نقل دریایی دانسته است [۱۸].

این مورد از موارد مسئولیت را باید در مورد حمل و نقل کالاهای خطرناک به کلی تعدیل کرد؛ زیرا:

نخست اینکه، به موجب قواعد داخلی و بین‌المللی موجود، اگر

۶-۱-۱ اصل مسئولیت محض^{۲۶}

بهره‌بردار تأسیسات اتمی مسئول خسارات ناشی از این مواد است، در این مورد برای او فرض مسئولیت شده و معافیت از این مسئولیت جز در موارد خاص امکان ندارد. این موارد عبارتند از: جنگ و شورش داخلی و مسایل مشابه. لازم به تذکر است که اثبات قوه قاهره و حوادث طبیعی در این مورد رافع مسئولیت نیست و این قواعد مسئولیت بهره‌بردار را به مسئولیت مطلق^{۲۷} نزدیک کرده است.

۶-۱-۲ اصل کانالیزه کردن مسئولیت به طرف بهره‌بردار^{۲۸}

به این معنی که مسئولیت ناشی از خسارات اتمی، علی‌الاصول بر دوش بهره‌بردار مؤسسات اتمی نهاده می‌شود. این اصل اگر چه در جریان حمل و نقل مواد اتمی نیز جاری می‌شود، اما در موارد زیر، متصدی حمل مسئول خسارات ناشی از حوادث اتمی خواهد بود: یک. در مواردی که نتوان به موجب کنوانسیون وین در مورد مسئولیت مدنی ناشی از خسارات اتمی^{۲۹} یا کنوانسیون پاریس در مورد مسئولیت شخص ثالث در زمینه انرژی اتمی^{۳۰}، مسئولیت را بر دوش بهره‌بردار تأسیسات اتمی نهاد (بند الف ماده ۱ کنوانسیون مسئولیت مدنی ناشی از حمل و نقل دریایی مواد اتمی)^{۳۱}.

دو. متصدی حمل و نقل مواد اتمی در حقوق اکثر کشورها مسئول خسارات ناشی از آن مواد به افراد یا اموال در حین حمل است، مگر اینکه ثابت کند که به ماهیت کالاهای مذکور آگاهی نداشته و وضعیت نیز عرفاً به گونه‌ای بوده که نمی‌توانست بر این امر اطلاع یابد. مفهوم خسارت در تمام این موارد به خسارات وارده به محیط زیست و هزینه‌های بازدارنده نیز تسری می‌یابد [۲۱].

مسئول دانستن حمل‌کننده در این موارد بدان جهت است که به دلیل معافیت یا فرار بهره‌بردار از مسئولیت، خسارات وارده بدون جبران باقی نماند؛ و گر نه همان طور که گفته شد، مسئولیت ناشی از حوادث اتمی، اغلب و علی‌الاصول بر دوش بهره‌بردار تأسیسات اتمی نهاده می‌شود [۲۲].

۶-۱-۳ اصل محدودیت مسئولیت بهره‌بردار

عواملی چون توسعه صنعت اتمی، عدم توانایی عملی بهره‌بردار در جبران کامل خسارت و عدم وجود پوشش بیمه‌ای مناسب برای تمام خسارت باعث طرح این اصل در کنوانسیون‌ها و مقررات بین‌المللی راجع به مسئولیت مدنی اتمی شده است [۳؛ ص ۳۷۷].

۶. پیوند تعهدات زیست‌محیطی، اجتماعی و

مسئولیت مدنی ناشی از حمل و نقل کالاهای خطرناک

از جنبه تجاری. آنچه که بیشتر در حمل و نقل کالاهای خطرناک مورد توجه قرار می‌گیرد، مسئولیت متصدی حمل و نقل در برابر ذینفع و مسئولیت کارکنان حمل‌کننده در مقابل اوست. صرف‌نظر از این جنبه، که در حمل و نقل سایر کالاهای نیز مطرح می‌شود، کالاهای خطرناک در حال حمل، بالقوه دارای خطرات و از عوامل ایجاد حوادث ناگواری هستند که اثر آن، بیش از اینکه دامنگیر حمل‌کننده یا صاحب کالا باشد، خسارات جانی و مالی دیگران و زیان‌های زیست‌محیطی است که حسب مورد فوری یا پایدار خواهد بود.

تجربه ثابت کرده است که حمل و نقل کالاهای خطرناک (به ویژه از طریق جاده) برای اشخاص و مسایل نقلیه‌ای که در حال ترددند، خطرات جدی ایجاد می‌کند [۱۹] و موارد زیادی از خسارت کالاهای خطرناک به تونل و تأسیسات جاده‌ای گزارش شده است [۲۰].

۶-۱-۱ مسئولیت مدنی ناشی از مواد اتمی در حال حمل

متأسفانه، مبنای مشخصی برای تعیین شخص مسئول، میزان مسئولیت و اقدامات بازدارنده، در این موارد وجود ندارد. اگر چه وضعیت مواد اتمی در حال حمل به لحاظ خسارات جبران‌ناپذیری که ایجاد می‌کند، مقداری متفاوت بوده و کنوانسیون‌هایی برای قاعده‌مند کردن حمل و نقل این مواد تصویب شده است. با این حال، در عمل جبران کامل - یا کافی - از زیان‌دیده ثالث در حوادث ناشی از کالاهای در حال حمل به عمل نمی‌آید و همین وضعیت منجر به شکل‌گیری رویه قضایی آشفته‌ای در این مورد شده است.

اگرچه خسارات ناشی از حمل کالاهای خطرناک به مفهوم عام را نمی‌توان با خسارات ناشی از حوادث اتمی مقایسه کرد؛ ولی با تدقیق در کنوانسیون‌ها و قواعد موجود در می‌باییم که اجرای مقررات موجود برای حمل مواد اتمی در مورد سایر کالاهای خطرناک در جبران شایسته خسارات جانی، مالی و زیست‌محیطی وارده به اشخاص ثالث و زیان‌های زیست‌محیطی ناشی از دیگر کالاهای خطرناک نیز، مؤثر خواهد بود. اصولی که بیشتر در مورد مواد اتمی مطرح بوده و در مورد سایر کالاهای خطرناک نیز می‌توان از آنها بهره گرفت، به شرح زیر خلاصه می‌شوند:

۶-۱-۴ اصل بیمه یا تضمین مالی اجباری

به این معنی که بهره‌بردار تأسیسات اتمی ملزم به بیمه مسئولیت ناشی از خسارت اتمی است. آشکار است که میزان پوشش بیمه‌ای نیز با لحاظ اصل محدودیت مسئولیت بهره‌بردار، محدود خواهد بود.

۶-۱-۵ اصل مداخله دولت

به این معنی که دولت به‌عنوان متصدی و ناظر توسعه صنعت اتمی، خسارات وارده به شهروندان و زیست‌محیطی را با لحاظ اصول فوق‌الذکر جبران می‌کند. این مسئولیت، علاوه بر مسئولیت بهره‌بردار و برای آن است که خسارتی جبران نشده باقی نماند [۶].

۷. اعمال اصول مسئولیت مدنی اتمی در مورد

سایر کالاهای خطرناک

ارایه این دیدگاه که می‌توان اصول مسئولیت مدنی اتمی را حداقل در مورد حمل و نقل کالاهای خطرناک بکار برد، ممکن است در وهله اول تعجب‌آور باشد. واقعیت است که در هر حادثه و هر انفجاری که از کالاهای خطرناک حاصل شده، انسان‌ها و محیط‌هایی بدون جبران رها شده‌اند. اگر چه ابعاد دو نوع حادثه - از لحاظ وسعت و میزان خسارت - در اکثر موارد قابل مقایسه نیست، اما تردیدی وجود ندارد که اگر حادثه اتمی در محدوده بسیار کوچک یا حادثه ناشی از سایر کالاهای خطرناک در سطحی بزرگ روی دهد، تغییری در این وضعیت نخواهیم دید: اصول مسئولیت اتمی، جبران را تا حدود زیادی تضمین خواهد کرد، ولی حقوق اشخاص ثالث به لحاظ ناتوانی متصدی حمل و نقل - یا ذینفع در حمل کالاها - در صورت عدم دخالت دولت یا شرکت‌های بیمه - در پرده‌ای از ابهام، و در عمل بدون جبران، خواهد بود. نگاهی به حوادث رانندگی داخلی و مصایب انسانی و زیستی ناشی از آن، بیانگر این واقعیت است که باید رژیم حقوقی نوینی برای حمل و نقل کالاهای خطرناک اندیشیده شود. در حالی که کشورهای پیشرفته بر مسئولیت زیستی ناشی از خسارات محیطی تأکید دارند،^{۳۲} در کشورهای توسعه نیافته، نه تنها حقوق محیط زیست، بلکه حقوق جانی و مالی مردم در معرض تهدید جدی ناشی از حوادث کالاهای خطرناک در حال حمل قرار دارد و باید تمهیداتی برای جلوگیری، بازدارندگی و جبران این خسارات در دراز مدت مورد توجه قرار گیرد. در

تمهیدات مذکور باید مسایل زیر لحاظ شود:

- با وضع مقررات دقیق، فنی و در عین حال حقوقی، تعهدات مصرف‌کننده، قبل، حین و بعد از جریان حمل کالاهای خطرناک (اعم از اطلاع‌رسانی دقیق، بسته‌بندی علمی، بارگیری صحیح، کارکنان زبده و آشنا، رایحه مسیر درست و...) مورد تصریح قرار گرفته و برای عدم اجرای هر یک از این تعهدات ضمانت اجرا اندیشیده شود.

- مواردی که گیرنده کالاهای خطرناک برای حمل ایمن آنها باید مراعات کند، به طور دقیق تعریف شده و برای عدم اجرای تک تک آنها، ضمانت اجرا در نظر گرفته شود.

- حمل‌کننده، نقش عمده‌ای در جلوگیری از خسارت و بروز مصیبت در مورد کالاهای خطرناک دارد. باید تعهدات او و نیز مواردی که کارکنان وی ملزم به رعایت آن هستند، با قید ضمانت اجرا، مشخص شود.

۸. تحلیل وضعیت و جایگاه قانونی حمل و نقل کالاهای خطرناک در ایران

مطالعه در قوانین و مقررات ایران، مبین آن است که حقوق داخلی، مفهوم متمایزی که دارای آثار حقوقی جداگانه‌ای باشد، برای «حمل و نقل کالاهای خطرناک» و مسایل اطراف آن، از جمله تعهد ایمنی و مسئولیت متصدی حمل و نقل، مدنظر نداشته است. کما اینکه قانون تجارت در مواد ۳۷۷ تا ۳۹۴ ق.ت. به مسأله حمل و نقل کالاهای خطرناک - چنان که گفته شد، علی‌الاصول باید از قواعد متفاوتی تبعیت کند - نپرداخته و اساساً به دلیل تمرکز بر جنبه «تجاری» حمل و نقل، مسائلی همچون حقوق اشخاص ثالث، محیط زیست و... را مدنظر نداشته است.

به همین نحو، لایحه اصلاح قانون تجارت ۱۳۸۴، علی‌رغم جدید بودن و قصد تکمیل خلأهای حقوقی موجود در باب مسایل مختلف تجاری، متعرض وضعیت خاص کالاهای خطرناک نشده است. چنان که ماده ۷۱ لایحه مذکور، که به ماده ۳۸۶ قانون فعلی تجارت شباهت دارد، مسأله تلف، نقصان یا فقدان را تنها از نگاه رابطه تجاری طرفین می‌نگرد و به مسایلی که زیر عنوان «تعهد ایمنی» در این مقاله مورد توجه قرار گرفت، توجهی ندارد. بند ۶ ماده ۵۵ قانون دریایی نیز بدون توجه به منافع عمومی، در باب نحوه برخورد با کالاهای خطرناک مقرر می‌دارد: «هر گاه متصدی باربری، فرمانده و یا عامل متصدی باربری اجناس قابل اشتعال و

انفجار و یا خطرناک را بدون علم و اطلاع از کیفیت و نوع آن بازرگاری نمایند و بعداً از نوع و کیفیت آنها به عللی آگاه شوند می‌توانند در هر موقع و قبل از تخلیه در مقصد در هر محلی که صلاح بدانند بدون پرداخت هیچگونه غرامت و یا هزینه‌ای که ممکن است به طور مستقیم و یا غیرمستقیم از حمل چنین موادی ایجاد شود آنها را تخلیه و یا نابود و یا بلائثر کنند. چنان که حمل این گونه بار با علم و اطلاع صورت گیرد و بعداً وجود آن برای کشتی و یا بار آن ایجاد خطر کند متصدی باربری می‌تواند آن را به طریق مذکور در بالا در هر محلی که صلاح بداند تخلیه و یا نابود و یا بلائثر نماید در این صورت مسئولیتی متوجه متصدی باربری نخواهد بود مگر نسبت به خسارات مشترک دریایی که ممکن است به وجود آید».

در تحلیل مقررات فوق، باید اذعان داشت که هدف قوانین تجاری، اساساً چیزی بیش از آنچه در مواد مصرح ذکر شده، نیست. زیرا قانون تجارت و سایر مقررات تجاری - همان‌گونه که از نام آن پیداست - مقرره‌ای خاص موضوعات تجاری و بازرگانی است و نمی‌توان انتظار داشت تا مسایلی همچون تعهد ایمنی و تعهدات زیست‌محیطی را که نسبت به «تجارت» به نوعی نامربوط محسوب می‌شوند را مد نظر داشته باشد. بنابراین برای تأمین اهداف مدنظر از تعهد ایمنی - از جمله، امنیت شهروندان، سازه‌ها و محیط زیست - که نسبت به اطراف رابطه تجاری، ثالث به شمار می‌آیند، باید ضوابط و موازین دقیقی در قالب قانون مجزا و خاصی اندیشیده شود.

با توجه به ضرورت طراحی نظام جامع ملی برای بیمه حوادث ناشی از کالاهای خطرناک، به عنوان اقدامی ضروری که در کشورمان، حتی تفکر آن در مورد مواد اتمی نیز مطرح نبوده، می‌توان دریافت که مقررات موجود در باب حمل و نقل کالاهای خطرناک، اهدافی را که این مقاله، پس از مطالعات تطبیقی مدنظر داشته است، هیچ‌گاه تأمین نمی‌کند، زیرا برای پیشگیری از حوادث ناشی از نگهداری و حمل و نقل این نوع از کالاهای ضرورت دارد تا قوانین و مقررات خاصی برای نحوه علامتگذاری، استانداردهای حمل و نقل، تعهدات و مسئولیت هر یک از افراد دخیل از یک سو و نحوه و شرایط بیمه، تعهدات بیمه‌گران و حدود پوشش بیمه‌ای از سوی دیگر اندیشیده شود. دقت در لایحه اصلاح قانون بیمه، که تحت عنوان «لایحه بیمه تجاری» در سال ۱۳۸۴ به تصویب هیأت وزیران رسیده و به

منظور تصویب نهایی به مجلس شورای اسلامی، تقدیم شده؛ مبین آن است که در لایحه مذکور نیز، توجهی به بیمه حوادث خاص یا اوضاع و احوالی که به دلیل وضعیت ویژه خود می‌توانند منجر به بروز خسارت یا تشدید آن شوند - نظیر آنچه که در مورد کالاهای خطرناک وجود دارد - مبدول نشده است. لذا ضرورت دارد تا ضمن قانون خاص، ابعاد مختلف نگهداری و حمل و نقل کالاهای خطرناک (از جمله، تعهد ایمنی، بیمه و مسئولیت مدنی و کیفری) مورد توجه قرار گیرد.

بنابراین، ضرورت دارد تا، کلیه افرادی که به هر نحو اقدام به حمل و نقل کالاهای خطرناک از هر طریق یا نگاهداری آن در انبارهای بنادر، مناطق آزاد و... می‌کنند، مسئول انفجار، آتش‌سوزی، خوردگی، مسمومیت، آلودگی و سایر خسارات ناشی از این کالاهای به تأسیسات و محیط‌زیست بوده و موظف به بیمه مسئولیت خود از این جهت باشند. البته می‌توان قید کرد که این مسئولیت، با تحویل کالای خطرناک به انبار یا مستأجر کشتی یا متصدی حمل و نقل و اشخاص مسئول دیگر، مشروط به بسته‌بندی صحیح، رعایت احتیاط و ضوابط لازم و تذکر صریح ماهیت خطرناک و نوع خطر کالا یا کالاهای، حسب مورد به مسئول انبار یا متصدی حمل و نقل انتقال یابد.

در مقام تعیین مدت زمان این مسئولیت، می‌توان قید کرد، تا زمانی که کالا به هر دلیل در چرخه حمل و نقل یا انبار قرار دارد، تعهد ایمنی تأسیسات و محیط‌زیست به شرح فوق باقیست و در صورت انتقال کالا همراه با سند معامله و بیمه، این مسئولیت به منتقل‌الیه انتقال می‌یابد. هر گونه انتقالی بدون رعایت این قید، موجب بقای مسئولیت انتقال‌دهنده نسبت به کالاهای خطرناک تا زمانی که کالاهای مذکور به هر دلیل، از چرخه حمل و نقل یا انبار خارج نشده‌اند، خواهد بود.

۹. نتیجه‌گیری

در رابطه بین مالک مال‌التجاره خطرناک و متصدی حمل و نقل، اجرای کامل قواعد مربوط به کالاهای غیر خطرناک و بی‌توجهی به ماهیت کالاهای مذکور منصفانه به نظر نمی‌رسد؛ باید مقداری بر تعهدات طرفین - به‌ویژه از حیث اقدامات و احتیاطات قبل از شروع به حمل - افزوده شود. از سوی دیگر، باید حتی در فرضی که ارسال‌کننده یا گیرنده، اثبات کنند که تمامی احتیاطات و جوانب را به اطلاع متصدی رسانده‌اند، به ندرت معافیت شخص

مشترک کشورها و وضعیت خاص کالاهای خطرناک لحاظ شده باشد، تدوین گردد. پیشگامی در ارایه پیشنهاد چنین مقرراتی از سوی کشورمان در جهت تکمیل حقوق داخلی و بین‌المللی راجع به حمل و نقل کالاهای خطرناک راهکار جامعی در هماهنگی حقوق کشورها در این خصوص خواهد بود.

۱۰. پانویس‌ها

1. European Agreement Concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road 2003 [ADR 2003].

2. Chlorine (Gas)

3. Ammonia

4. Acetylene

5. LPG

6. White Phosphorus

7. Calcium Carbide

8. Corrosive

9. The Hague Rules 1924

10. United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, 1978.

11. UN Convention on international Multimodal Transport of Goods, May 24, 1980.

12. International Convention on the Carriage of Goods by Rail (CIM).

13. International Regulations Concerning the Carriage of Dangerous Goods by Rail (RID)

14. UN Convention on the Liability of Operators of Transport Terminals in International Trade 1994.

15. Convention on International Civil Aviation, Chicago 7th December, 1944.

۱۶. ماده ۷۱ لایحه اصلاح قانون تجارت ۱۳۸۴، مفاد ماده ۳۸۶

ق.ت را تکرار کرده و بین کالاهای مختلف قایل به تفکیک نشده

است. نک: لایحه اصلاح قانون تجارت، «فرابند و اصول تدوین و

نوآوری‌ها»، معاونت برنامه‌ریزی و امور اقتصادی وزارت بازرگانی،

دفتر مطالعات اقتصادی، تیرماه ۱۳۸۴. منبع:

www.irtp.com/farsi/gt/total.doc

۱۷. در منبع مذکور به مشخصات پرونده‌ها اشاره‌ای نشده است.

۱۸. ماده ۶۷ لایحه اصلاح قانون تجارت ۱۳۸۴ مقرر می‌دارد:

«اگر بسته‌بندی عیب‌ظاهری داشته و متصدی حمل و نقل کالا را

اخیر را از مسئولیت پذیرفت. توجه به حقوق زیان‌دیدگان ثالث نکته مهمی است که باید در کنوانسیون‌های آینده، یا اصلاح مقررات موجود مورد توجه قرار گیرد. برای رسیدن به مقصود، الزامی کردن بیمه کالاهای خطرناک در حال حمل و تعیین ضمانت اجرا برای عدم انجام این الزام یکی از بهترین راه‌حلهاست.

تحلیل دقیق نقش و تعهدات و حقوق دولت در مورد خسارات ناشی از حمل کالاهای خطرناک، در مواردی که زیان ناشی از حوادث به اندازه‌ای باشد که حمل‌کننده، صاحب کالا یا شرکت بیمه قادر به جبران خسارت نباشد. فقدان مقررات قانونی یا عدم صراحت و تخصصی نبودن آن، منجر به رهایی اشخاص دخیل در حمل و نقل دریایی کالاهای خطرناک، به ویژه متصدی حمل و نقل، از تعهدات ناشی از زیانهای زیست‌محیطی و سلامت و ایمنی بندر می‌شود، زیرا این دسته از افراد، فقط خود را در مقابل صاحبان کالا مسئول می‌دانند و تعهد دیگری بر دوش خود نمی‌بینند. با این حال، می‌توان با وضع قوانین مناسب و با لحاظ موازین و معیارهای بین‌المللی موجود به نوعی «بازدارندگی» در مقابل نقض ایمنی بندرگاه‌ها و سایر مناطقی که ممکن است انبار، مبدأ، مقصد یا آماده‌سازی این کالاها برای حمل و نقل باشد، از سوی اشخاص دخیل در حمل و نقل کالاهای خطرناک دست یافت. اشخاصی که با توان مالی بالا می‌توانند بار مسئولیت را بر دوش کشند و از سوی دیگر، با وضع مجازات در صورت نقض ایمنی زیستی برای ایشان، می‌توان از طریق مجازات یا جزای نقدی، ایشان را به محدودیت یا حداقل دقت در حمل و نقل کالاهای خطرناک در جهت ایمن‌سازی هر چه بیشتر متعهد ساخت. ارایه راهکارهای قانونی برای جلوگیری از خسارات زیست‌محیطی در جریان حمل کالاهای خطرناک، و در صورت بروز حادثه، جلوگیری یا تحدید آثار حادثه و تعیین تعهدات مالی حمل‌کننده، فرستنده و سایر اشخاص در مقابل خسارات زیست‌محیطی و الزام به بیمه این مسئولیت نیز از مؤلفه‌های مهمی است که باید دولتها در سیاست‌گذاری‌های بین‌المللی خود راجع به حمل و نقل مورد توجه قرار دهند.

در مورد حمل و نقل بین‌المللی کالاهای خطرناک، نظر به تفاوت ماهیت آنها و تأثیر اختلاف ماهوی قوانین و مقررات داخلی کشورها در تشدید مخاطرات و سختی نیل به راه حل مشترک در صورت بروز حوادث، باید عهدنامه‌ای بین‌المللی که در آن مواضع

حمل و نقل دریایی"، مجله دانشکده حقوق دانشگاه تهران، ش ۵۵، بهار

۱۴. محمد زاده وادقانی (۱۳۷۳) "کنوانسیون ۱۹۷۸ در مورد حمل و نقل دریایی «قواعد، علیرضا هامبورگ»، مجله دانشکده حقوق دانشگاه تهران، ش ۳۲، تیرماه.

۱۵. اربابی، مسعود (۱۳۸۲) "حقوق حمل و نقل دریایی"، جزوه درسی دوره دکتری حقوق خصوصی دانشگاه شهید بهشتی، نیمسال دوم سال تحصیلی ۱۳۸۲-۸۳.

۱۷. فخاری، امیر حسین (۱۳۸۳) "حقوق بین‌الملل حمل و نقل جاده‌ای (CMR)"، جزوه درسی دوره دکتری حقوق خصوصی دانشگاه شهید بهشتی (درس حقوق تجارت پیشرفته)، نیمسال دوم سال تحصیلی ۱۳۸۲-۸۳.

۱۸. محمدزاده وادقانی، علیرضا (۱۳۷۷) "کنوانسیون سازمان ملل متحد در مورد حمل و نقل مرکب بین‌المللی کالا (کنوانسیون ۲۴ مه ۱۹۸۰ ژنو)"، مجله دانشکده حقوق دانشگاه تهران، ش ۴۱، پاییز، ص. ۲۵۹؛ ۸۲.

ب. منابع خارجی:

2. Hill, D.J and Messent, A.D, (1984) "CMR: Contracts for the international carriage of goods by road", London: Lloyd's of London, p. 121; 67; 74.

4. Loewe. (1976) "Commentary on the Convention of 19th May 1956 on the Contract for the International Carriage of Goods by road (CMR), European Transportation Law Journal (E.T.L). 312, p. 186; para. 167.

7. Schelin, Johan (2004) "CMR liability in a law and economics perspective, p. 7; 13, Available at: www.juridicum.su.se/transport/Forskning/artiklar/Scaandinavian.pdf

9. Clarke, Malcolm (1982) "International carriage of goods by road", CMR, London: Stevens & Sons., p. 108; 88.

11. Transporting dangerous goods, guide to new requirements (1998) Queensland Transport, September, p. 27; 5. Available at: [www.transport.qld.gov.au/qt/driver.nsf/b61987be056b4fd94a2566fd0020418f/621485a99ea660daca256bf007e3f7c/\\$FILE/ATT3WNP1/Tdgoods1.pdf](http://www.transport.qld.gov.au/qt/driver.nsf/b61987be056b4fd94a2566fd0020418f/621485a99ea660daca256bf007e3f7c/$FILE/ATT3WNP1/Tdgoods1.pdf)

12. Greaves, Rosa (2000) "EC transport law", Longman, November, p. 101.

16. European Agreement Concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road 2003 (ADR

بدون قید عدم مسئولیت قبول کرده باشد مسئول خسارات خواهد بود».

19. Show, Savill & Albion Co V. Electronic Reduction Sales 1955.

20. Milan 22.3.73, U.L.R., 1975.I.267. Quoted by Clarke, p. 88.

21. Chock

22. Road Traffic (carriage of Dangerous Goods by Road Tankers and Tank Containers) Regulation (Northern Ireland) 1992.

۲۳. بنابر بند (۸) ماده ۶۳ لایحه اصلاح قانون تجارت ۱۳۸۴، «دوره مسئولیت متصدی حمل و نقل کالا از لحظه‌ای شروع می‌شود که کالا در مبدا حمل در اختیار و تحت کنترل وی، نماینده یا قائم مقام وی قرار می‌گیرد تا زمانی که در مقصد در اختیار و تحت کنترل گیرنده، نماینده یا قائم مقام وی قرار داده شود، ادامه دارد».

24. A/CN.9/WG.III/WP.81/Corr.1 - Transport Law: Draft convention on the carriage of goods [wholly or partly] [by sea], Corrigendum. At: www.uncitral.org

25. Road Traffic (Carriage of Dangerous Substances in Road Tankers and Tank Containers) Regulations (Northern Ireland) 1992.

26. Strict Liability

27. Absolute Liability

28. Channeling of Liability to Operator

۱۰. فهرست منابع

الف. منابع فارسی:

۳. جعفری، فیض‌اله (۱۳۸۲) "مسئولیت مدنی ناشی از حوادث اتمی"، پایان‌نامه کارشناسی ارشد حقوق خصوصی دانشگاه تربیت مدرس، به‌راهنمایی دکتر ایرج بابایی، ص. ۱۳۷.

۵. کاتوزیان، ناصر (۱۳۷۸) "حقوق مدنی، الزامات خارج از قرارداد، ضمان قهری، جلد اول (مسئولیت مدنی)"، انتشارات دانشگاه تهران، ص ۵۵۲، ش. ۲۷۰.

۶. صمدی اهری، محمدهاشم (۱۳۷۳) "مسئولیت مدنی متصدی حمل و نقل دریایی"، چاپ اول، انتشارات روزنامه رسمی، ص. ۵۰؛ ۱۰۵.

۸. محمدزاده وادقانی، علیرضا (۱۳۸۱) "مسئولیت متصدی

5. International Regulations Concerning the Carriage of Dangerous Goods by Rail (RID). Available at: www.dft.gov.uk/stellent/groups/dft_freight/document/pdf/dft_freight_pdf_504698.pdf.
 6. Road Traffic (Carriage of Dangerous Substances in Road Tankers and Tank Containers) Regulations (Northern Ireland) 1992. Available at: www.warrington.gov.uk/forms/wbp/ts_petroleumlic.pdf.
 7. United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, 1978. Available at: [http://r0.unctad.org/ttl/docs-legal/unc-cml/status/Carriageofgoodsbysea\(hamburgRules\),1978.pdf](http://r0.unctad.org/ttl/docs-legal/unc-cml/status/Carriageofgoodsbysea(hamburgRules),1978.pdf)
 8. UN Convention on international Multimodal Transport of Goods, May 24, 198 www.transportrecht.org/dokumente/MULTIMOD.pdf
 9. UN Convention on the Liability of Operators of Transport Terminals in International Trade 1994. Available at: www.jus.uio.no/lm/un.transportterminal.operators.liability.convention.1994/pre
 10. United Nations Commission on International Trade Law Working Group III (Transport Law). Transport Law: Preparation of a draft instrument on the carriage of goods [wholly or partly] [by sea], Fourteenth session, Vienna, 29 November-10 December 2004. Available at: <http://ods-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V04/580/33/PDF/V0458033.pdf?OpenElement>
- قانون دریایی مصوب ۱۳۴۳/۸/۲۴، نقل از روزنامه رسمی شماره ۵۸۷۶-۱۳۴۴/۲/۶.
- قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون قرارداد حمل و نقل بین‌المللی کالا از طریق جاده و پروتکل اصلاحی آن، مصوب ۱۳۷۶/۵/۱۸ مجمع تشخیص مصلحت نظام.
- 2003) (2003) "Working with ADR, an introduction to the carriage of dangerous goods by road", p.8; 13. Available at: www.hse.gov.uk/pubns/cdg.pdf
 19. Cassini, Philippe(1998) "Road transportation of dangerous goods: quantitative risk assessment and route comparison", Journal of Hazardous Materials, Volume 61, Issues 1-3, August, p. 133-138.
 20. Li, J. S. M. and Chow, W. K. (2000) "Illegal carriage of dangerous goods and their effects on tunnel safety", Tunneling and Underground Space Technology, Volume 15, Issue 2, April-June, pp. 167-173.
 21. Omer, F. & Brown, II (1999) "Nuclear liability: A continuing impediment to nuclear commerce, the Uniform Institute, 24th Annual Symposium, London, 8-10 September p. 6.
 22. James K. and Woolley, June(2000) "Report on the legal liabilities for civil plutonium", p. 7.
- ج. مقررات، گزارش‌ها و اسناد بین‌المللی (برای مطالعات بیشتر):
1. CMR [Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road] (CMR), (Geneva, 19 May 1956) United Nations (UN). Available at: www.jus.uio.no/lm/un.cmr.road.carriage.contract.convention.1956/
 2. Convention on International Civil Aviation, Chicago 7th December, 1944. Available at: www.oup.co.uk/pdf/bt/cassese/cases/part1/ch03/1701.pdf.
 3. Convention Relating to Civil Liability in the Field of Maritime Carriage of Nuclear Material 1971. www.spc.org.nc/Maritime/documents/Thesis/Appendix%201.pdf.
 4. International Convention on the Carriage of Goods by Rail (CIM). Available at: www.jus.uio.no/lm/cim.rail.carriage.contract.uniform.rules.19xx/Annex_1.html.



پښتونستان د علومو او انساني مطالعاتو مرکز
پرتال جامع علوم انساني