

## بررسی مسئولیت مدنی متصدی حمل و نقل جاده ای و نحوه جبران خسارت در حقوق ایران و کنوانسیون CMR

مصطفی عزیزیان<sup>۱</sup>، حسین دادش پور<sup>۲</sup>

<sup>۱</sup> دانشجوی مقطع دکتری حقوق خصوصی دانشگاه آزاد اسلامی دامغان

<sup>۲</sup> کارشناسی ارشد حقوق خصوصی

### چکیده

مسئولیت متصدیان حمل و نقل از نوع مسئولیت ضمانی، قراردادی و متضمن تعهد به نتیجه است. طول دوره مسئولیت نیز از زمان تحویل محموله در مبداء شروع و با تحویل آن در مقصد و یا استرداد آن توسط فرستنده با رعایت شرایط قانونی پایان می یابد. متصدیان حمل و نقل مسئول اعمال خدمه و نمایندگان خود در طول مدت حمل می باشند. بیمه مسئولیت متصدیان حمل و نقل فی الحال در کشور ما اجباری می باشد ولی بیمه محمولات اختیاری است که به طور معمول متصدیان حمل و نقل به نمایندگی از صاحبان کالا این محمولات را بیمه مینمایند. مبنای این مسئولیت نیز بر اساس مشترکات فقهی و قانونی فرض مسئولیت و تقصیر است. قانون تجارت و کنوانسیون بین المللی، CMR متصدی حمل و نقل کالا از طریق جاده را اعم از داخلی و مسئول تلف، فقدان، نقص کالا و خسارت تأخیر در رساندن کالا به مقصد می داند، با توجه به اصول کلی حقوقی حاکم بر قراردادها، امتناع از حمل و یا عدم تحویل کالا نیز موجب مسئولیت متصدی می باشد. ضمانت اجرایی تخلف متصدی حمل و نقل از قرارداد حمل و نقل کالا نیز در همه موارد یکسان نیست و باید در بین موارد مسئولیت متصدی قابل به تفکیک شد: در صورت فقدان، تلف، نقص و تأخیر در تحویل کالا، متصدی مسئول پرداخت قیمت به عنوان خسارت می باشد و در موارد امتناع از حمل و تحویل کالا به جهت لازم بودن قرارداد حمل و نقل، ملزم به انجام تعهد خواهد بود. در خصوص مفهوم اصل جبران خسارت اصول و مبانی متفاوتی در نظامهای حقوقی مختلف مطرح شده است که محوریت آنها دو اصل: جبران منصفانه خسارت و جبران کامل خسارت می باشد

**واژه‌های کلیدی:** متصدی، حمل و نقل، کنوانسیون، مسئولیت، CMR، جبران خسارت.

## مقدمه

حمل و نقل یکی از ارکان اصلی اقتصاد، تجارت، رفاه اجتماعی، امنیت، حاکمیت و سیاست است. حمل و نقل بین المللی کالا انتقال کالا از کشور مبدأ که اغلب فروشنده است به کشور مقصد که اغلب خریدار است می باشد در تعریف باید گفت: حمل از کشوری که متصدی حمل کالا را تحویل می گیرد تا کشور مقصد که باید کالا در آنجا تحویل گرفته شود می باشد. از بین انواع روشهای حمل و نقل، حمل و نقل جاده ای نیز متداولترین و اولین نوع از حمل و نقل و دارای قدمت طولانی میباشد. توجه بیشتر به این بخش در قلمرو بین المللی ساز و کارهای حقوقی آن هم در سطح جهانی را می طلبد. در این راستا کنوانسیون حمل و نقل بین المللی جاده ای کالا در ۱۹ مه ۱۹۵۶ در ژنو تنظیم و تصویب شد الحاق ایران به کنوانسیون حمل و نقل بین المللی جاده ای کالا در سال ۱۳۷۶ با توجه به اصل ۷۷ قانون اساسی مورد تصویب مجلس شورای اسلامی قرار گرفت و ایران رسماً به این معاهده بین المللی پیوست.

یکی از موضوعات عمده آن مربوط به مسئولیت متصدی حمل و نقل جاده ای کالا است. یکنواختی قواعد مزبور و آشنایی متصدیان با مبنای مسئولیت و آگاهی از شدت مسئولیت موجب می گردد تا این متصدیان تمامی تدابیر و مراقبتها را در حمل کالا به کار گیرند و از راهکارهای موجود از جمله بیمه مسئولیت مدنی بهره ببرند.

بررسی مفاد کنوانسیون به ویژه موارد متصدی حمل و نقل را ضروری مینماید تا متصدی حمل و نقل و صاحبان کالا که در عرصه حمل و نقل بین المللی فعالیت میکنند با مفاد کنوانسیون آشنا شوند.

نظریه پیچیدگی این صنعت و اهمیت آن، هم در قانون تجارت و هم در کنوانسیون مزبور، برای متصدی حمل و نقل مسئولیت ویژه ای پیش بینی گردیده که متفاوت از مسئولیت امین در قانون مدنی است.

اینکه قانون تجارت و کنوانسیون کالا و متصدی را مسئول تلف، فقدان، خسارت تأخیر و خسارت وارده می داند بحثی نیست سئوالی که مطرح می گردد و این مقاله نیز در صدد پاسخگویی به آن می باشد این است که مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل در قرارداد حمل و نقل و نحوه جبران خسارت در کنوانسیون CMR و ایران چگونه است و چه آثار حقوقی بر مسئولیت متصدی حمل و نقل جاده ای کالا مترتب می باشد و اینکه این آثار همیشه و در همه موارد جریان دارد یا خیر؟ بررسی همه جانبه موضوع مسؤلیت متصدی حمل و نقل، بحث دامنه داری است، ولی در این نوشتار صرفاً به بخش محدودی از موضوع یعنی مبنای مسؤلیت متصدی حمل و نقل و نحوه جبران خسارت پرداخته می شود. در مبحث اول که تحت عنوان مبنای مسؤلیت متصدی در کنوانسیون حمل و نقل جاده ای کالا و نحوه جبران خسارت می باشد به مواردی که برای تبیین بحث اصلی ضرورت دارد پرداخته می شود و در مبحث دوم، مبنای مسؤلیت متصدی حمل و نقل در ایران و در مبحث سوم به نحوه جبران خسارت مورد بررسی قرار خواهد گرفت (کاتوزیان، ۱۳۶۹).

## مبحث اول: مبنای مسؤلیت متصدی در کنوانسیون حمل و نقل جاده ای کالا

## گفتار اول: معنا و مفهوم متصدی در کنوانسیون حمل و نقل جاده ای کالا

در کنوانسیون سی.ام.آر. نیز از متصدی تعریفی ارائه نشده است؛ ولی باید گفت همان استدلالاتی که در حقوق ایران پیرامون متصدی مطرح شد در این کنوانسیون هم صادق می باشد؛ دایر بر اینکه صرف توافق فی ما بین دارنده وسیله نقلیه (هر چند شخص حقیقی فاقد بنگاه یا مؤسسه) و صاحب کالا در مقابل اجرت و رعایت دیگر شرایط مقرر در ماده یک کنوانسیون، موضوع را مشمول کنوانسیون می نماید. پشتوانه نتیجه گیری فوق علاوه بر استدلالاتی که در حقوق ایران مطرح شد، همانا مفاد بندهای یک و ۷ و دو مواد ۱ و ۴ کنوانسیون است.

پیش شرط اعمال کنوانسیون، تعیین محدوده اجرایی آن می باشد. بدین منظور در کنوانسیون شش معیار در نظر گرفته شده که از جمله این معیارها عبارتند از:

۱- متصدی بودن طرف قرارداد؛ اعمال کنوانسیون مستلزم اینست که طرف قرارداد، متصدی حمل و نقل باشد. متصدی بودن، لزوماً به معنی مباشرت در حمل کالا نیست، بلکه متصدی می‌تواند در انجام این مهم از اشخاص دیگر نیز کمک بگیرد.

۲- عضو کنوانسیون بودن کشور محل دریافت یا کشور محل تحویل یا هر دو.

ماده یک کنوانسیون مقرر می‌دارد: ((این کنوانسیون شامل هر قراردادی که...محل دریافت کالا و تحویل آن مطابق قرارداد در دو کشور واقع شده و حداقل یکی از دو طرف، عضو کنوانسیون باشد می‌شود))

۳- مقرر شدن اجرت در حمل کالا (کاتوزیان، ۱۳۶۹).

### گفتار دوم: مبنای مسئولیت متصدی در کنوانسیون

مفاد مواد ۲/۱، ۱۷/۱۷ و ۴/۱۷ کنوانسیون بر می‌آید که تعهد متصدی از نوع تعهد به نتیجه می‌باشد و وی به صورت ضمنی متعهد به سالم رساندن کالا است. بنابراین متصدی بایستی کالا را مشابه زمان دریافت آن در مبدأ، به شخص ذیحق در مقصد تحویل نماید؛ در صورت فقدان، خسارت یا تأخیر متصدی مسؤول فرض خواهد شد. جهت خلاصی از مسؤولیت کافی نیست که متصدی ثابت نماید در حفظ کالا تقصیر نکرده است، بلکه بایستی ثابت کند که علت ورود ضرر ناشی از غفلت مدعی یا به موجب دستوره‌های وی یا به علت عیب ذاتی کالا و یا اوضاع و احوالی اجتناب ناپذیر که حمل‌کننده قادر به جلوگیری از آن نبوده، می‌باشد. بادقت نظر در تحلیل مزبور و با رد چهار احتمال فوق‌الاشعار، به نظر می‌رسد مبنا و ماهیت مسؤولیت متصدی حمل و نقل در کنوانسیون و حقوق تجارت ایران یکسان باشد. در چنین صورتی پنج نظریه‌ای که به عنوان نظریه‌های قابل قبول در حقوق ایران در گفتار قبلی مورد بررسی قرار گرفت، می‌توانند به عنوان نظریه‌های مورد اعمال در کنوانسیون مطمح نظر قرار گیرند. به عبارتی می‌توان تحلیل‌های پنج نظریه موصوف را که از حیث نتیجه یکسان می‌باشند، جهت توجیه مسؤولیت متصدی در کنوانسیون نیز مورد توجه قرار داد.

در مورد مسؤولیت مقرر در کنوانسیون حمل و نقل جاده ای کالا برای متصدی حمل و نقل تفاسیر متعددی شده است و در مورد مبانی و ماهیت این مسؤولیت نظر واحدی وجود ندارد. در خصوص مبانی مسؤولیت نظریه‌های متفاوتی ارائه شده که در ذیل مختصراً به آنها می‌پردازیم (ستوده تهرانی، ۱۳۷۴).

### ۱- نظریات مطرح

در خصوص مبنای مورد پذیرش در کنوانسیون در خصوص مسؤولیت متصدی و حدود و ثغور آن که از اهمیت بسزایی برخوردار است، برخی اعتقاد دارند مبنای مسؤولیت مدنی در کنوانسیون مسؤولیت مطلق است؛ مسؤولیت در صورتی مطلق است که هیچ قیدی حتی قوه قاهره هم نمیتواند متصدی را مسؤولیت معاف کند اساس این نظریه که همان نظریه خطر یا مسؤولیت بدون تقصیر میباشد، هیچ گونه ارزیابی ای در خصوص رفتار متصدی نسبت به این که همراه با تقصیر بوده است یا نه لحاظ نمیشود. (لاجوردی، ۱۳۸۶: ۲۵) دیوان عالی آلمان طی رأیی مسؤولیت متصدی را در کنوانسیون، یک مسؤولیت عینی تلقی کرده است. عمده استدلال این گروه، وجود مسؤولیت قراردادی از مبدأ تا مقصد به استناد ماده ۷۱(۱) جهت رد این نظریه نیز استدلال‌های زیر از سوی برخی نویسندگان ارائه شده است:

اگر به تنهایی به مفاد ماده ۷۱(۱) کنوانسیون توجه شود چه بسا این احتمال تقویت گردد که مسؤولیت متصدی در کنوانسیون از نوع مسؤولیت مطلق قراردادی است، ولی وقتی به مخاطرات ذاتی خاص مقرر در ۳ کنوانسیون مورد ملاحظه قرار می‌گیرد، نتیجه این میشود که مسؤولیت متصدی کمتر از مطلق می‌باشد. کنوانسیون با توجه به استثناها یا موارد مبری کننده مسؤولیت مندرج در ماده ۲ اوضاع و احوالی که متصدی نمیتوانسته از آن اجتناب کند و نتایج آن اوضاع و احوال که «عبارتبه نظر میرسد

که حوزه استثنای مندرج در این ماده در مقایسه «نمی‌توانسته از آن جلوگیری نماید با حوزه استثنای مسئولیت مطلق گسترده تر باشد.

در هر صورت به نظر می‌رسد با وجود امکان استناد به موارد معافیت مختلف از سوی متصدی که هم امکان استناد به قوه قاهره و هم موارد دیگری غیر از قوه قاهره را به عنوان راهکار دفاعی از متصدی پذیرفته است، مبنای مسئولیت متصدی نه مسئولیت مطلق است و نه مسئولیت نوعی یا محض.

## ۲- نظریه مورد پذیرش

نظریه حداکثر مراقبت در نظر برخی از صاحب نظران مطرح شده است و منظور از آن مسئول دانستن شخصی است که خسارت منتسب به فعل اوست مگر ای نکه وی با انجام حداکثر وظیفه مراقبتی خویش، قادر به اجتناب از خسارت وارده نباشد؛ به عبارت دیگر برای تعیین خسارات غیر قابل اجتناب که رافع مسئولیت می‌باشد بر عملکرد و وظایف زیان زنده نیز توجه می‌شود و مطابق با این رویکرد، زیان زنده باید حداکثر تلاش ممکن را برای جلوگیری از خسارت، به عمل آورده باشد؛ بدین ترتیب در اکثر نظام‌هایی که مسئولیت در آن مبتنی بر خطا نیست،<sup>۱</sup> این شیوه عملاً مورد استفاده قرار می‌گیرد. عملاً در این نوع از مبنای مسئولیت موارد استثنای بیشتری نسبت به مبنای دیگری چون مسئولیت نوعی یا محض و مسئولیت مطلق وجود دارد هر چند ویژگی مشترک هر سه نوع مبنای مسئولیت مذکور مبتنی نبوده‌اند ایجاد مسئولیت بر وجود تقصیر است که به طور کلی بدان نظام مسئولیت بدون تقصیر گفته می‌شود (زنگنه، ۱۳۵۱).

## مبحث دوم: مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل جاده ای کالا در ایران و نحوه جبران خسارت

### گفتار اول: معنا و مفهوم متصدی حمل و نقل جاده ای کالا در ایران

در رابطه با مفهوم متصدی حمل و نقل می‌توان گفت: با توجه به اینکه برخی وجود موسسه و یا بنگاه به همراه تخصص و تکرار را در خصوص اطلاق متصدی حمل و نقل شرط دانسته‌اند و برخی صرف دریافت اجرت در مقابل حمل را در این خصوص کافی دانسته‌اند. در حقوق ایران لازمه حاکمیت قانون تجارت بر متصدی حمل و نقل همانا احراز تجاری بودن عمل حمل و نقل است. جهت تجاری شناختن عمل مزبور، تفاسیر متعددی از لفظ تصدی و متصدی مذکور در بند ۲ ماده ۲ قانون تجارت که مقرر می‌دارد: «تصدی به حمل و نقل از راه خشکی و یا هوا به هر نحوی که باشد» عمل تجاری محسوب می‌گردد و همچنین در ماده ۳۷۷ قانون تجارت که در مقام تعریف متصدی مقرر داشته «متصدی حمل و نقل کسی است که در مقابل اجرت، حمل اشیاء را به عهده می‌گیرد»، به عمل آمده است. صاحب نظران کشور ما در خصوص تجاری بودن عملیات حمل و نقل، با تمسک به تفسیر لفظ تصدی، معیارهایی از قبیل تکرار، تخصص، وجود مؤسسه یا بنگاه، انجام عمل از سوی تاجر، حرفه‌ای بودن و غیره را ارائه نموده‌اند (زنگنه، ۱۳۵۱). فلسفه حمایت از صاحب کالا از حیث ترتب مسئولیت سنگین برای متصدی نیز ایجاب می‌کند که به صرف تجاری بودن عمل، عامل را مشمول قانون تجارت قرار دهیم تا در صورت ورود خسارت به صاحب کالا، جبران خسارت به راحتی امکان پذیر باشد. لذا، صرف عهده دار شدن حمل در مقابل اجرت و داشتن استقلال، برای تجاری بودن عملیات حمل و نقل کفایت می‌کند.

با توجه به اینکه موضوع مسئولیت فعل خدمه و نمایندگان متصدیان حمل و نقل در طول مدت حمل از موضوعات مهم و مبتلا به دست اندرکاران حمل و نقل می‌باشد در این خصوص می‌توان گفت: بر اساس ماده ۳۸۸ قانون تجارت و ماده ۷۴ لایحه اصلاحی آن، متصدیان حمل و نقل، مسئول فعل خدمه و نمایندگان خود نیز می‌باشند چرا که تعهدی که متصدیان حمل

<sup>1</sup> no-fault regimes

ونقل در برابر صاحب کالا به عهده گرفته است ناظر به نتیجه کار و سالم رسانیدن محموله به مقصد است و در طول مدت حمل همچنان خود او مسئولیت عملیات را به عهده دارد؛ هرچند مباشرت در حمل را به دیگری واگذار نماید و یا... فلسفه وجودی این استثناء بر اصل شخصی بودن مسئولیت ها نیز این است که متصدیان حمل و نقل نسبت به فعل کسانی که تحت هدایت و نظارت او اقدام می نمایند احساس مسئولیت بیشتری نمایند و در بازرسی ها و نظارت های خود حداکثر دقت و کوشش لازم را به کار گیرند. نکته قابل ذکر در این خصوص این است که به عنوان مثال؛ اهمال در بکارگیری خدمه مجرب «مبنای این مسئولیت متصدیان حمل و نقل، تقصیر خود او نیست بلکه مبنا تقصیر خدمه و نمایندگان وی است چرا که ...» یا وسیله نقلیه سالم یا راننده واجد شرایط و اگر تقصیر خود او مبنا بود کافی بود که اثبات نماید در این انتخاب مرتکب تقصیری نشده است تا از مسئولیت موجب معافیت وی «عدم تقصیر در انتخاب» معاف شود؛ حال آنکه بر اساس قانون تجارت، اثبات این امور از مسئولیت نمی شود؛ بلکه متصدی حمل و نقل باید برای معافیت خود اثبات نماید که حادثه ای خارجی و غیر قابل انتساب باعث شده است که خود و عوامل تحت امرش نتوانسته اند به تعهد خود در سالم رسانیدن محموله به مقصد، عمل نمایند.

با توجه به اینکه قانون مدنی در خصوص مسئولیت باربران در ماده ۵۱۶ آورده است: تعهدات متصدیان حمل و نقل برای حفاظت و نگهداری اشیائی آه به آنها سپرده می شود همان است که برای امانتداران مقرر است. بنابراین در صورت تعدی و تفریط مسئول تلف یا ضایع شدن اشیائی خواهند بود که برای حمل به آنها داده می شود. اما باید گفت لازمه ی اطلاق متصدیان حمل و نقل بر اساس ضوابط تاسیس و بهره برداری از شرکتهای حمل و نقل بین جاده ای شهری که توسط سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای مطابق با اختیارات موضوع ماده ۴ هجدهمین جلسه شورای عالی ترابری کشور تهیه و تدوین شده است همچنین ماده یک قانون الزام شرکت های مؤسسات ترابری جاده ای به استفاده از صورت وضعیت مسافری و بارنامه مصوب سال ۱۳۶۸ و اصلاحات ۱۳۷۸ مجلس شورای اسلامی تأسیس شرکت تخصصی حمل و نقل می باشد و فحوای این ضوابط نیز اشتغال به حرفه حمل و نقل را به صورت تخصصی و خاص لازم دانسته است. بدین ترتیب به نظر می رسد در صورتیکه عملیات حمل و نقلی به صورت تخصصی و حرفه ای انجام نگیرد از شمول قانون تجارت به عنوان اعمال تجارتي خارج و مشمول مقررات قانون مدنی است (آیین نامه بهره برداری از شرکتهای حمل و نقل، ۱۳۶۸).

### گفتار دوم: مبنا مسئولیت متصدی حمل و نقل جاده ای کالا در ایران

**الف: مبنا مسئولیت متصدیان حمل و نقل در فقه اسلامی:** در خصوص مبنا مسئولیت متصدیان حمل و نقل در فقه اسلامی تحت عناوین اجیروامین، نظریات متعددی ارائه شده است اما بهترین نظریه و نزدیک ترین آن به مبانی قانونی این نوع مسئولیت در حقوق ایران، نظریه سید مرتضی و همفکران او تحت عنوان سیستم (فرض مسئولیت) می باشد که بر این اعتقادند: باربر به عنوان امین، حتی اگر در خصوص تلف یا نقص محموله تعدی و تفریط هم نکرده باشد ضامن است مگر اینکه ثابت نماید تلف و یا ورود خسارت به سبب امری بوده که دفع آن غیر ممکن و خارج از اراده او بوده است. در حقوق ایران نیز نظریات متعددی مطرح شده که به نظر اینجانب نظریه تقصیر قراردادی در این خصوص منطبق بر واقعیات و قانون تجارت می باشد. بر اساس این نظریه تلف محموله یا ورود خسارت بدان و یا تأخیر در تحویل آن، تخلف از مفاد قرارداد و تعهدات ضمنی و یا مندرج در آن محسوب و به نوعی تقصیر است و متصدی حمل و نقل مکلف به جبران خسارات وارده است مگر اینکه ثابت نماید که عدم انجام تعهدات به واسطه علت خارجی و یا عواملی بوده که هیچ متصدی مواظبی نمی توانسته از آن احتراز کند.

**ب: مبنا مسئولیت متصدی حمل و نقل جاده ای کالا در حقوق ایران****۱- اماره واقعی مسئولیت (فرض یا اصل مسئولیت)**

عده‌ای معتقدند که ماده ۳۸۶ قانون تجارت. یک اماره مسئولیت و به نفع صاحب کالا است. در دعوی فرستنده یا گیرنده کالا علیه متصدی لازم نیست که خواهان (زیان دیده) تقصیر متصدی باربری را ثابت کند، بلکه متصدی برای مبری شدن از مسئولیت باید صرفاً ثابت کند که حادثه معلول یک علت خارجی بوده است که به هیچوجه نمی‌توان آن را به او مربوط دانست (لور راسا، ۱۳۷۵).

**۲- اماره تقصیر (فرض تقصیر) با ریشه قراردادی**

عده‌ای از مؤلفین معتقدند که مبنای پیش بینی شده در قانون تجارت برای مسئولیت متصدی حمل و نقل، فرض تقصیر می‌باشد، البته فرض تقصیر با ریشه قراردادی. این مؤلفین به این ترتیب صرف عدم انجام تعهد از سوی متصدی حمل و نقل را تقصیر می‌دانند و با توجه به آنچه که در گفتار اول در خصوص این نظریه گفته شد، اثبات عدم تقصیر متصدی را امکانپذیر نمی‌دانند. متصدی تنها در صورتی از مسئولیت مبری می‌گردد که ثابت کند که احتراز از ورود زیان غیر ممکن بوده است، یعنی قوه قاهره یا جمیع شرایط ضرر را بوجود آورده است (کاتوزیان، ۱۳۸۶).

**۳- قاعده موضوعی**

عده‌ای از مؤلفین معتقدند که بهتر است گفته شود مسئولیت پیش بینی شده در مواد ۳۸۶ و ۳۸۷ قانون تجارت یک قاعده موضوعی است نه اماره مسئولیت و یا فرض تقصیر؛ زیرا اگرچه مبنای این حکم نیز مثل امارات قانونی بر ظواهر و موارد غالب استوار است و معمولاً عدم اجرای تعهد ملازمه با تقصیر متصدی دارد، ولی قانونگذار در وضع این قاعده، توجهی به جنبه اثباتی آن ندارد، لذا متصدی نمی‌تواند با اثبات عدم ارتکا به تقصیر از مسئولیت معاف شود، بلکه مقصود قانونگذار وضع قاعده مستقلی است که بر مصالح خاصی انشاء گردیده است (کاتوزیان، ۱۳۸۶).

**۴- وضعیت حقوقی خاص**

برخی از حقوقدانان در مورد مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل معتقدند که تصرف متصدی نه امانی است و نه ضمانتی، بلکه از یک وضعیت حقوقی خاصی برخوردار است؛ زیرا از یک طرف، تصرف امانی هنگامی متصور خواهد بود که عدم مسئولیت متصرف مفروض باشد، در صورتی که در مورد متصدی، مسئولیت مفروض و اصل است و از طرف دیگر ید ضمانتی هنگامی محقق می‌شود که متصرف همواره مسؤل تلف، نقص یا عیب مال مورد تصرف باشد، اعم از اینکه تقصیر یا عدم تقصیر او ثابت گردد یا اینکه هیچ‌یک از این دو محرز نباشد، مانند تصرف غاصب نسبت به مال مغضوب. این حقوقدانان در ادامه استدلال خود اضافه می‌کنند (کاتوزیان، ۱۳۸۶).

که از مفهوم ماده ۶۳۱ قانون مدن (هر گاه کسی مال غیر را به عنوانی غیر از مستودع، متصرف باشد و مقررات این قانون او را نسبت به آن مال امان قرار داده باشد، مثل مستودع است. بنابراین مستأجر نسبت به عین مستأجره، قیم یا ولی نسبت به مال صغیر یا مولی علیه و امثال آنها ضامن نمی‌باشد، مگر در صورتی تعدی یا تفریط و در صورت استحقاق مالک به استرداد از تاریخ مطالبه او و امتناع متصرف با امکان رد، متصرف مسؤل تلف و هر نقص یا عیبی خواهد بود، اگرچه مستند به فعل او نباشد.) استفاده می‌شود که اصل در تصرف، ضمانتی بودن آن است، مگر آنکه تصرف به موجب یکی از عقود باشد که قانون، در آن، ید متصرف را امانی اعلام کرده است، مانند ید مستأجر نسبت به عین مستأجره، ید ولی و قیم نسبت به اموالی مولی علیه، به این جهت در غیر عقود مذکور متصرف ضامن خواهد بود، اگرچه تلف یا نقصی عیب، مستند به فعل او نباشد. ایشان در

نتیجه‌گیری عنوان می‌کنند که یدمتصدی حمل و نقل نسبت به مال التجاره، هیچ یک از دو وضعیت بالا را ندارد، زیرا از جهتی عدم مسؤولیت اومفروض نیست و از جهت دیگر نمی‌توان او را همواره و در هر حال مسؤول دانست، چرا که قانوناً به او فرصت داده شده است که بتواند با اثبات تقصیر ارسال کننده یا مرسل الیه و یا با اثبات امور دیگری که در ماده ۳۸۶ قانون تجارت آمده است خود را از مسؤولیت مبری سازد (ستوده تهرانی، ۱۳۷۴).

## ۵- تقصیر قراردادی

مطابق قواعد عمومی معاملات، هر گاه کسی به موجب قراردادی ملتزم به انجام کاری شود و به تعهد خود وفا نکند، عدم اجرای قرارداد خود نوعی تقصیر است و قانون کسی را که به مفاد عقد رفتار نکند مقصر و مسؤول خسارات ناشی از آن می‌داند (مواد ۲۲۷ و ۲۲۹ قانون مدنی) و با توجه به مورد فوق‌الذکر و با عنایت به اینکه در قرارداد حمل و نقل همانند قراردادهای تجاری دیگر متعهد به طور معمول حصول نتیجه را قبول می‌کند، لذا نوع تعهد، تعهد به نتیجه است. در این نوع تعهدات، یک تعهد ضمنی در مفاد قرارداد مطرح است که همانا سالم رسانیدن کالا به مقصد است که این تعهد ضمنی ناظر به نتیجه کار می‌باشد، به طوری که تعهد ضمنی متصدی حمل و نقل به سالم رسانیدن کالا به مقصد موجب شده است که عدم انجام آن تقصیر به شمار آید. البته ممکن است که این تعهد، از خاطر دو طرف نیز نگذشته باشد، ولی قانون آن را به‌عنوان قاعده تکمیلی از لوازم عقد می‌شمرد (مستفاد از مواد ۲۲۰ و ۲۲۵ قانون مدنی). نتیجه اینست که متصدی حمل در صورت عدم ایفای تعهد دایر بر سالم رساندن کالا به مقصد، به جهت تخلف از مفاد تعهد مقصر است، مگر اینکه اثبات نماید که علت خسارت ناشی از حادثه خارجی بوده است؛ بنابراین قاعده مزبور در راستای قانون مدنی و قواعد عمومی قراردادهای می‌باشد؛ یعنی مفاد ماده ۳۸۶ قانون تجارت در راستای مواد ۲۲۷ و ۲۲۹ قانون مدنی قرار می‌گیرد.

لذا دو نکته ذیل حائز اهمیت است: ۱- اثبات بی تقصیری و اثبات علت خارجی گاهی دو امر متفاوت است. گاهی متصدی بی تقصیری خود را ثابت می‌کند، به‌عنوان مثال اثبات می‌نماید که دستگاهها و وسایل به کار گرفته شده در حمل و نقل تمیز هستند و هیچ ایرادی ندارند. در چنین مثالی هر چند عدم تقصیر ایشان می‌دهد، ولی از مصادیق علت خارجی مذکور در ماده ۳۸۶ قانون تجارت محسوب نمی‌شود؛ بنابراین متصدی حمل با اثبات چنین امری از مسؤولیت معاف نمی‌شود (کاتوزیان، ۱۳۸۶).

۲- علت اینکه متصدی حمل و نقل با اثبات علت خارجی از مسؤولیت معاف می‌شود اینست که موارد معاف کننده مندرج در ماده ۳۸۶ قانون. هر چند ظاهر در اینست که ماده ۳۸۶ قانون تجارت و ماده ۵۱۶ قانون مدنی از مبانی مختلف پیروی می‌کنند، ولی دومبنا قابل جمع است، زیرا در ماده ۳۸۶ قانون تجارت همانند قواعد عمومی معاملات، متصدی ملتزم به انجام کار و تعهد قراردادی می‌باشد و چنانچه به تعهد خود عمل نکند عدم اجرای قرارداد، خود نوعی تقصیر است، مگر اینکه علت خارجی را به اثبات برساند؛ بنابراین بین قانون مدنی و تجارت از نظر مبنا تفاوتی وجود ندارد، هر دو مقصر را مسؤول می‌دانند و هر دو برای کسی که به تعهد خود وفا نکرده است تقصیر را در نظر می‌گیرند. تفاوت فقط در این است که قانون تجارت تعهد به حمل کالا را به طور ضمنی حاوی تعهد به سالم رسانیدن آن نیز دانسته است و به دنبال همین فرض نیز متصدی حمل و نقل را مقصر می‌داند تاخلاف آن اثبات شود (به نقل از کاتوزیان، معاملات معوض، همان، صص ۴۱۵، ۴۱۶). ولی در قانون مدنی عدم مسؤولیت و عدم تقصیر متصدی حمل و نقل اصل و مفروض است مگر آنکه تعدی و تفریط ثابت گردد. به عبارتی از نظر ثبوتی، مبنا هر دو تقصیر است، فقط از جنبه اثباتی تفاوت دارند؛ در قانون مدنی اثبات به عهده صاحب کالا است، ولی در قانون تجارت بر عهده متصدی است که ثابت کند علت خارجی موجب ورود خسارت شده است. به نظر می‌رسد مبنا ماده ۵۱۶ قانون مدنی قراردادی است و نه قانونی و چه بسا قول نسخ ماده ۵۱۶ قانون مدنی نیز صحیح نباشد.

تجارت به جهت اینکه خارجی و به عبارتی خارج از اراده متصدی هستند موجب می‌شوند که رابطه سببیت بین عمل متصدی و خسارت وارده از بین برود؛ به همین جهت متصدی حمل از مسؤولیت مبری می‌شود، در حالی که با اثبات عدم تقصیر، رابطه سببیت بین عمل متصدی و خسارت وارده همچنان وجود دارد، به همین جهت وی از مسؤولیت مبری نمی‌شود.

بنابراین به موجب نظریه پنجم می‌توان گفت که قاعده ایجاد شده در مواد ۳۸۶ و ۳۸۷ قانون تجارت مطابق با ماده ۲۲۷ قانون مدنی است و در هر دو یعنی هم قواعد عمومی قراردادهای در قانون مدنی و هم در موادموصوف در قانون تجارت، اگر متصدی به تعهد خود وفا نکند، مرتکب تقصیر شده است تا زمانی که ثابت شود علت عدم انجام تعهد مربوط به علت خارجی بوده که نسبت به او رابطه سببیت وجود ندارد؛ در نتیجه مفاد ماده ۳۸۶ قانون تجارت در راستای مواد ۲۲۷ و ۲۲۹ قانون مدنی می‌باشد.

همانطور که ملاحظه شد، جهت تعیین ماهیت و مبانی مسؤولیت متصدی حمل و نقل در قانون تجارت، ابتدا چهارنظریه احتمالی مطرح گردید، ولی با ارائه استدلالهای متفاوت این چهار احتمال رد شد. سپس پنج نظریه دیگر مطرح گردید که علیرغم داشتن عناوین متعدد و تحلیلهای حقوقی متفاوت و علیرغم اینکه متضمن دیدگاههای گوناگون هستند ولی دارای آثار و نتیجه عملی یکسان می‌باشند. ولی بنظر می‌رسد تحلیل مربوط به نظریه پنجم در مقایسه با چهار نظریه دیگر بنا به جهات ذیل الذکر دارای توجیه حقوقی قوی تری است. اولاً تحلیل مطروحه در نظریه پنجم دارای دریچه خاصی و در بر گیرنده تعهد به نتیجه می‌باشد. اینگونه تحلیل به جهت اینکه جوهره تعهدات و قراردادهای تجاری به صورت تعهد به نتیجه است، ملموس تر است. ثانیاً از آنجا که تحلیل نظریه پنجم طوری است که قانون تجارت و قانون مدنی را در یک راستا قرار می‌دهد و به عبارتی این تحلیل در جهت تقویت نظریه وحدت حقوق خصوصی گام بر می‌دارد، دارای اهمیت زیادی است. در حقوق خصوصی ایران دو نظریه، یکی نظریه وحدت حقوق خصوصی و دیگری نظریه تعدد حقوق خصوصی مطرح است که به جهت استدلالهایی که پیرامون این موضوع شده است عمده‌تأمل در جهت وحدت حقوقی خصوصی است. به طوری که گفته شده، حقوق تجارت ایران همان حقوق معاملات است که این با مفهوم تجارت در فقه امامیه و همچنین با تعریفهای ارائه شده در مورد حقوق تجارت سازگاری نماید؛ بنابراین آن بخش از قانون مدنی هم که حاکم بر عقود مالیمعوض است (نظیر بیع- اجاره) داخل در قلمرو حقوق تجارت خواهد بود (ستوده تهرانی، ۱۳۷۴).

نتیجه اینکه تحلیل نظریه پنجم به جهت اینکه از مباحث قواعد عمومی قراردادهای استفاده نموده و در راستای قانون مدنی و در جهت وحدت حقوق خصوصی گام برداشته است از اهمیت بیشتری برخوردار است.

مبحث سوم: نحوه جبران خسارت در حقوق ایران و کنوانسیون حمل و نقل جاده ای کالا CMR

در خصوص ضمانت اجرای عدم تحویل کالا بعد از حمل نیز گرچه قانون تجارت ساکت است، ولی با توجه به اصول کلی حقوقی، می‌توان گفت که چنانچه متصدی بدون عذر موجه از تحویل کالا به شخصی که حق در اختیار گرفتن کالا را دارد، امتناع نماید، علاوه بر مطالبه خسارت وارده، اجبار وی به انجام تعهد مقدور می‌باشد (ستوده تهرانی، ۱۳۷۴).

### گفتار اول: پرداخت خسارت

چنانچه کالا تلف یا گم شود و یا در حین حمل خسارتی به کالا وارد آید یا کالا با تأخیر به مقصد برسد و متصدی مسئول تشخیص داده شود باید دید که متصدی چگونه باید خسارت پرداخت نماید و قیمت چه زمان و مکانی ملاک خواهد بود و چه ضابطه ای برای تعیین خسارت تأخیر تحویل و یا خسارت وارد شده به کالا وجود دارد که لازم است در ذیل به این



مسائل پرداخته شود:

## ۱- نحوه پرداخت خسارت

طبق ماده ۳۸۶ ق.ت در صورت تلف مال یا گم شدن آن، متصدی به منظور جبران خسارت صاحب کالا، مسئول پرداخت «قیمت کالا» شناخته شده است. حکم مزبور در قانون تجارت برخلاف مقررات قانون مدنی مذکور در ماده ۳۲۸ میباشد؛ زیرا قانون مدنی رجوع به قیمت مال تلف شده را منوط به تعذر رد مثل دانسته است و با امکان رد مثل مال تلف شده، نوبت به رجوع به قیمت نمیرسد. شاید دلیل اینکه قانونگذار رجوع به قیمت را در طول رجوع به مثل ندانسته و متذکر مسئولیت متصدی به رد مثل نشده است این باشد که: اولاً؛ چون حمل و نقل یکی از اعمال تجاری است و چه بسا یافتن «مثل» کالاهای تلف شده متضمن اتلاف وقت و مزی مدت زمان طولانی و تحمیل هزینه گزاف و بیش از ارزش کالا برای متصدی باشد؛ لذا اصل سرعت در اعمال تجاری، پذیرفتن پرداخت قیمت را ایجاد کرده است ثانیاً؛ با توجه به اینکه تعیین کالای قیمی و مثلی از موارد اختلافی بین فقهاء بوده و تعیین مصادیق آن نسبت به ازمینه و امکانه مختلف، متفاوت است و با این تحلیل، تعیین قیمی یا مثلی بودن نیز مستلزم رجوع به عرف بوده که قانون مدنی آن را در ماده ۹۵۰ بیان داشته است، صرف وقت به این صورت، هرگز در معاملات تجاری به صرفه طرفین نبوده، اشکالاتی را در امر تجارت فراهم خواهد آورد. رویه قضایی نیز برای احتراز از اشکالاتی که در خصوص تعیین مثل به عنوان طریقه جبران خسارت ممکن است پیش آید، تمایل به دادن حکم به «پرداخت قیمت» دارند؛ و ماده ۳ قانون مسئولیت مدنی نیز چنین اختیاری را به دادگاهها تجویز نموده است. با توجه به مراتب فوق به نظر میرسد تعیین قیمت میتواند در جبران خسارت مربوط به مسئولیت متصدی حمل و نقل در صورت تلف یا فقدان کالا، راه معقول و موافق اصول معاملات تجاری باشد (ستوده تهرانی، ۱۳۷۴).

در مورد خسارت وارده به کالا و یا تأخیر در تحویل کالا، هر چند قیمت کالا به عنوان خسارت به صاحب کالا پرداخت نمیشود و ماده ۳۸۷ ق.ت متصدی را مسئول پرداخت خسارت نموده است؛ لیکن در محاسبه خسارت مزبور، قیمت مال التجاره مورد لحاظ قرار خواهد گرفت. حتی قانونگذار در ذیل ماده مزبور تصریح دارد که خسارت مزبور نمی تواند از خسارتی که ممکن بود در صورت تلف شدن مال التجاره حکم به آن شود تجاوز نماید؛ بنابراین مستفاد از مقررات مزبور این است که در تعیین و محاسبه خسارت، قیمت کالا باید لحاظ گردد (ستوده تهرانی، ۱۳۷۴).

## ۲- توافقی طرفین در میزان خسارت

چنانچه طرفین قرارداد حمل و نقل در خصوص میزان خسارت تراضی نموده باشند، این توافق، بنابر اصل حاکمیت اراده (م.ا.ق.م) معتبر و نافذ بوده و دادگاه نیز بر اساس همان توافق حکم به پرداخت خسارت خواهد داد (مواد ۳۸۶ قانون تجارت و ماده ۲۳۰ ق.م).

این توافق به اشکال مختلف میتواند باشد: نخست اینکه ممکن است در هنگام انعقاد قرارداد حمل و نقل طرفین احتمال ورود خسارت و یا افق مال التجاره را پیش بینی نموده و نسبت به قیمت کالا یا میزان خسارت وارده تراضی کرده و در قرارداد مزبور منعکس نمایند. دیگر اینکه امکان دارد بعد از انعقاد قرارداد حمل و نقل و در حین حمل کالا، طرفین راجع به میزان خسارت به توافق برسند و قراردادی را به عنوان متمم قرارداد اولیه تنظیم نمایند. همین طور باشد. ممکن است که بعد از وقوع حادثه و تلف شدن کالا یا خسارت دیدن آن، چنین توافقی حاصل گردد.

نکته دیگر اینکه میزان خسارت مورد توافق، ممکن است کمتر یا بیشتر از قیمت کل کالا و همین طور خسارت وارده باشد. در اعتبار چنین توافقی در حقوق داخلی از جمله حمل و نقل داخلی هیچ گونه تردیدی وجود ندارد و قانونگذار در موارد متعددی افزایش مسئولیت را مورد پذیرش قرار داده است (ماده ۶۴۲ ق.م - ماده ۳۸۱ ق)

در حمل و نقل بین المللی نیز ماده ۲۶ و ۲۴ کنوانسیون CMR تحت شرایطی طرفین را برای جبران خسارت، بیش از میزان پیش بینی شده در ماده ۲ پروتکل اصلاحی کنوانسیون CMR جایز دانسته است.

مطابق بند ۲ ماده ۲ پروتکل اصلاحی کنوانسیون CMR که جایگزین بند ۳ ماده ۲۳ کنوانسیون گردیده است، میزان خسارت نباید از ۳۳/۸ واحد محاسبه برای هر کیلوگرم کسری از وزن ناخالص کالا تجاوز کند؛ لیکن این محدودیت مسئولیت هنگامی قابلیت اجرائی دارد که طرفین تحت شرایط مقرر در کنوانسیون، بر خلاف آن تراضی ننموده باشند. زیراماده ۲۴ کنوانسیون مزبور توافق بر بیش از مبلغ مزبور را تجویز نموده است؛ این ماده مقرر میدارد:

((فرستنده می تواند در برابر پرداخت هزینه های اضافی که میزان آن با تراضی حمل کننده تعیین خواهد شد، در برنامه جادهای ارزشی بیش از میزان مقرر در بند (۳) ماده (۲۳) برای کالا بیان نماید، در چنین صورتی مبلغ بیان شده جانشین میزان مقرر خواهد بود)). در خصوص توافق به میزان کمتر از ارزش واقعی کالا نیز در کنوانسیون معنی دیده نمی شود و چنین توافقی معتبر می باشد (ستوده تهرانی، ۱۳۷۴).

### ۳ - عدم توافق طرفین در میزان خسارت

هرگاه طرفین قرارداد در مورد میزان خسارت سکوت اختیار نموده باشند و اتفاقاً مال التجاره در طول حمل و مدت قرارداد دچار حادثه شده و از بین برود و یا گم شود و یا ناقص گردد و طرفین نیز راجع به قیمت کالا یا میزان خسارت وارده به توافق نرسند در اینصورت سئوالی که مطرح می شود این است که قیمت کالا و یا خسارت وارده با چه معیاری سنجیده و محاسبه خواهد شد؟

قانون تجارت ایران در این خصوص راه حلی ارائه نمی دهد ولی از آنجائیکه حقوق تجارت رشته مخصوصی از حقوق خصوصی بوده و با توجه به اینکه حقوق مدنی، مادر سایر شعب حقوق خصوصی به شمار می آید؛ لذا از لحاظ اصول کلی حقوق، در مواردی که قانون تجارت ساکت باشد، برای یافتن راه حل به مقررات حقوق مدنی رجوع می نمائیم (ستوده تهرانی، ۱۳۷۴).

قانون مدنی در موارد متعددی در خصوص جبران خسارت به پرداخت «قیمت» اشاره داشته ولی عموماً به اینکه قیمت کدام روز باید پرداخت شود، تصریح نکرده است. در این حالت طبیعی است که هر یک از طرفین قرارداد از انواع قیمتی که بر حسب چند معیار به نظر میرسد، مدعی آن نوعی باشد که بیشتر به صرفه اوست. هر چند ماده ۳۱۲ ق.م. برای غاصب، پرداخت قیمت یوم الاداء را تکلیف نموده است؛ لیکن نمیتوان از این معیار در خصوص مانحن فیه سود جست چرا که مسئولیت غاصب، مسئولیتی است خاص که احکام خاصی نیز برای آن حاکم است و نمی تواند وحدت ملاک قرار بگیرد. البته بعضی از حقوقدانان معتقد به اعمال مقررات مزبور در خصوص این مورد نیز می باشند. به این ترتیب ملاحظه می شود که در قانون مدنی نیز معیار مشخصی پیش بینی نشده است.

فقهاء نیز نظریات مختلفی در خصوص «قیمت مال تلف شده» ارائه داده اند.

اختلاف نظرهای موجود باعث میشود، میزان خسارت پرداختی به فراخور معیار انتخابی، متفاوت باشد. در مورد حمل و نقل، این تفاوت معیارها و در نتیجه اختلاف قیمت ها، به دلیل دخالت عوامل دیگری از قبیل، تفاوت قیمت هر یک از محل های انعقاد قرارداد، اجرای آن، محل تلف، محل مفقود شدن و یا صدمه دیدن، محل تحویل گرفتن یا تسلیم کالا با یکدیگر و مسئله چند نرخی قیمت ها، از ابعاد وسیع تری برخوردار خواهد بود.

بند ۱ ماده ۲۲ قانون بیمه مصوب ۱۳۱۶ طریقه محاسبه قیمت مال رادر حمل و نقل، تابع قیمت کالا در مقصد نموده است. این قانون به عنصر مکان توجه نموده ولی به عامل زمان یعنی اینکه قیمت کدام زمان در مقصد معین در نظر گرفته شود،

توجهی ننموده است.

مطابق بند ۱ و ۲ ماده ۲۳ کنوانسیون CMR خسارت بر حسب نرخ بورس و در صورت عدم وجود نرخ بورس، بر اساس قیمت روز بازار و یا در صورت نبودن هیچکدام، بنا به ارزش رایجو متداول کالایی از همان نوع و جنس که در محل و زمان قبول کالا برای حمل جاری بوده محاسبه و پرداخت خواهد شد. کنوانسیون معیار دقیقی را برای تعیین قیمت مال و خسارت وارده به کالا پیش بینی کرده است، ولی قانون تجارت و قانون مدنی ایران در این زمینه راه حلی به دست نمی دهند، با توجه به الحاق کشور ایران به کنوانسیون مزبور، این مقررات در خصوص حمل و نقل بین المللی جادهای در کشور ایران نیز اجرا خواهد شد ولی در زمینه حمل و نقل جادهای داخلی نقص مزبور همچنان مشهود است که به نظر میرسد تبعیت از مقررات مزبور در حمل و نقل داخلی با هیچ اشکالی مواجه نباشد و محاکم و کارشناسان در هنگام تعیین قیمت مال تلف شده و یا محاسبه خسارت وارده به کالاها به معیار مزبور توجه نمایند (ستوده تهرانی، ۱۳۷۴).

### نتیجه گیری

مطابق قانون تجارت و کنوانسیون CMR متصدی بعد از انعقاد قرارداد حمل و نقل مؤظف به حمل کالا به مقصد معین است و در کنار این تعهد اصلی مؤظف است که طبق مفاد قرارداد و عرف و عادت تجاری و در تمام مدت قرارداد از مال التجاره مواظبت نماید و نیز کالا را در مدتی که مقرر شده است به مکان مقرر برساند و مال التجاره را به کسی که در قرارداد ذکر شده است تحویل دهد. نقض هر کدام از تعهدات مزبور موجب مسئولیت متصدی است، قانون تجارت در مواد ۳۸۶ و ۳۸۷ و کنوانسیون CMR در ماده ۱۷ موارد مسئولیت متصدی را محدود به تلف، گم شدن، تأخیر در تسلیم، نقص و خسارت بحری نموده اند و در مورد اینکه آیا عدم حمل و عدم تحویل کالا توسط متصدی موجب مسئولیت وی می باشد یا خیر، سکوت اختیار کرده اند. گفته شد که قرارداد حمل و نقل نیز مانند هر قرارداد دیگر تابع اصول کلی حقوقی حاکم بر قرارداد می باشد از جمله طبق اصل لزوم وفای به عهد طرفین قرارداد مؤظف به پیروی از مفاد قرارداد می باشند و در قرارداد حمل و نقل که عمده ترین وظیفه متصدی حمل کالا و تحویل آن به شخص ذینفع است صرف عدم انجام این تعهد معین موجب مسئولیت متصدی خواهد بود. آثار مسئولیت متصدی در مورد تلف، گم شدن، تأخیر در تسلیم، نقص کالا و خسارت بحری، پرداخت قیمت به عنوان خسارت می باشد. میزان خسارت تابع توافق طرفین است و در صورت فقدان چنین توافقی مستفاد از مقررات مزبور این است که در تعیین خسارت باید قیمت کالا لحاظ گردد، ولی اینکه قیمت کدام زمان و مکان باید در نظر گرفته شود قانون تجارت ساکت است و قانون مدنی نیز معیار مشخصی را پیش بینی نکرده است؛ لیکن با توجه به الحاق ایران به کنوانسیون CMR میتوان راه حل مقرر در آنراکه معیار دقیقی است، اعمال کرد. مطابق بند ۱ و ۲ ماده ۲۳ کنوانسیون مزبور خسارت بر حسب نرخ بورس و در صورت عدم وجود نرخ بورس، بر اساس قیمت روز بازار و یا در صورت نبودن هیچ کدام، بنا به ارزش رایج و متداول کالایی از همان نوع و جنس که در محل و در زمان قبول کالا برای حمل جاری بوده محاسبه و پرداخت خواهد شد. ولی مقررات قانون تجارت و کنوانسیون در مورد آثار مسئولیت متصدی در مورد عدم حمل و عدم تحویل کالا ساکت است که به نظر میرسد با توجه به اصل لزوم قرارداد و خصوصیت لازم بودن قرارداد حمل و نقل و اصل لزوم وفای به عهد ضمانت اجرای امتناع متصدی از حمل و تحویل کالا، الزام ممتنع به انجام تعهد خواهد بود.

### منابع

۱. اخلاقی، بهروز، بحثی پیرامون قراردادهای حمل و نقل از دیدگاه حقوق تجارت، مجله کانون وکلا، شماره های ۱۵۹-۱۵۶ (۷-۶)، ص ۱۳۰.
۲. آذری، کیوان، "نقدی بر ماده ۳ قانون تجارت"، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران، شماره ۲۰، صص ۱۱.
۳. زنگنه، عبد الحمید (۱۳۵۱)، حقوق بازرگانی، چاپ چهارم، تهران، ص ۳۳۲.

۴. ستوده تهرانی، حسن (۱۳۷۴) حقوق تجارت، نشر دادگستر، تهران، چ اول، ج ۱، ص ۲۶.
۵. ستوده تهرانی، حسن (۱۳۷۵)، حقوق تجارت جلد چهارم، چاپ اول، نشر دادگستر، ص ۴۷.
۶. کاتوزیان (۱۳۸۶)، معاملات معوض، همان، صص ۴۱۴، ۴۱۵؛ همو، الزامهای خارج از قرارداد، همان، صص و ۸۹؛ همو، قواعد عمومی قراردادها، همان، صص ۱۹۴ و ۱۹۹.
۷. کاتوزیان، ناصر (۱۳۸۶)، اعتبار امر قضاوت شده در دعوی مدنی، چاپ پنجم، نشر دادگستر، سال ۷۶، صص تا ۳۳. به نقل از اشتری، همان، ص ۸۹.
۸. کاتوزیان، ناصر (۱۳۸۶)، حقوق مدنی، معاملات معوض، عقود تملیکی، بیع، معاوضه، اجاره، قرض، چاپ ششم، شرکت انتشار با همکاری بهمن برنا، سال ۷۶ ص ۴۳۱.
۹. کاتوزیان، ناصر (۱۳۶۹)، مقدمه علم حقوق، انتشارات اقبال، تهران، چ دوازدهم، ص ۸۸.
۱۰. کنوانسیون حمل و نقل بین‌المللی از طریق جاده (CMR)
۱۱. لور راسا، میشل (۱۳۷۵)، مسؤولیت مدنی، ترجمه دکتر محمد اشتری، نشر حقوقدان، ص ۸۶.

CUSTOMS CONVENTION ON THE INTERNATIONAL CARRIAGE OF GOODS  
BY ROAD

# Civil liability Assessment of Road Transport Operator and How Damage Compensation in Iran's Law and CMR Convention

Mostafa Azizian<sup>1</sup>, Hossein Dadashpour<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Ph.D. student of Damghan Islamic Azad University Private law

<sup>2</sup> Master of Private Law

---

## Abstract

The responsibility of the transport operators is of a kind of liability for a pledge, contractual and involves a commitment to the outcome. The length of the liability period, shall start from the time of delivery of the consignment at the origin and end with its delivery in the destination or its exportation by the sender with accordance legal requirements. Transportation agents are responsible for the crew acts and their representatives during the carriage. Transport already operators' liability insurance is mandatory in our country. But Cargo insurance is optional, which is usually these goods insured by carriers acting on behalf of the owners of the goods. The basis of this responsibility is based on also the jurisprudential and legal joint assumption of responsibility and fault. The International Trade and the Convention Law, the CMR, the shipping agent of goods through the road, know including domestic or in responsible for loss, defective goods and delayed damage to the delivery of goods to the destination. Due to the general legal principles governing contracts, the refusal to carry or non-delivery of goods also leads to the liability of the operator. The guarantee of the violation of the shipping agent from the transportation contract is also not the same in all cases and should be distinguishable between the responsibilities of the agent cases: In the absence, loss, defect and delay in delivery of goods, the operator is responsible for paying the price as damages and in cases of refusal to carry and deliver the goods for the purpose of the contract of carriage, it is bound to fulfill the obligation. Regarding the concept of the principle of damage compensation, different principles and bases have been raised in various legal systems that their focus is on two principles: fair compensation for damage and complete compensation for damage.

**Keywords:** Carriage (transportation), Operator, Convention, Liability, CMR, Damage compensation

---