

# مسئولیت مدنی متصدی حمل و نقل ریلی کالای محترقه و خطرناک در حقوق ایران و اسناد بین‌المللی<sup>۱</sup>

سارا طاهری

دانشجوی دکتری حقوق خصوصی، واحد قم، دانشگاه آزاد اسلامی، قم، ایران

سید حسن حسینی مقدم<sup>۲</sup>

استادیار حقوق خصوصی، عضو هیات علمی دانشگاه مازندران، بابل، ایران

ابراهیم دلشاد معارف

استادیار حقوق خصوصی، عضو هیات علمی دانشگاه آزاد اسلامی واحد قم، قم، ایران

تاریخ دریافت: ۱۳۹۹/۰۱/۰۲ تاریخ پذیرش: ۱۴۰۰/۰۸/۱۷

## چکیده

مسئولیت مدنی ناشی از حمل و نقل از مهم‌ترین موضوعاتی است که با توجه به تغییرات نوین در چگونگی و وسایل آن، مورد توجه قوانین داخلی کشورها و اسناد بین‌المللی قرار گرفته است. رژیم مسئولیت مدنی ناشی از حمل و نقل نیز با توجه به شرایط اقتصادی و جغرافیایی کشورها و پایداری به اسناد بین‌المللی متفاوت از هم می‌باشند. در سیستم حقوقی برخی از کشورها مسئولیت مبتنی بر تقصیر است و در برخی دیگر از نظام‌های حقوقی، مسئولیت مطلق. در مسئولیت‌های قراردادی به ویژه در عرصه حمل و نقل کالاهای خطرناک یا پیش‌فرض مسئولیت در سوانح و خدمات بیمه‌ای نیز مورد توجه قرار گرفته است. پژوهش حاضر به روش توصیفی تحلیلی به مسئولیت مدنی ناشی از حمل این کالاهادر حقوق ایران و اسناد بین‌المللی پرداخته است. حمل و نگهداری این گونه کالاها مطابق با ضوابطی می‌باشد که عدم رعایت آنها خطرات بسیاری را به دنبال دارد به همین دلیل حمل کالاهای خطرناک باید تابع قواعد خاصی باشد تا از بسیاری از خطرات انسانی و زیست محیطی جلوگیری شود. در حقوق ایران درخصوص حمل این کالاهای، قوانین جامعی وجود ندارد لذا برای تعیین شرایط حمل و میزان مسئولیت متصدی باید به قوانین داخلی چون آیین نامه‌ی حمل کالا و مسافر با راه آهن، قانون تجارت، قانون مدنی، قانون مسئولیت مدنی، قانون اصلاح قانون بیمه اجباری وسیله نقلیه موتوری در مقابل اشخاص ثالث و کنوانسیون‌های بین‌المللی با عنوان کنوانسیون SMGS و COTIF که ایران به آن پیوسته استناد نمود.

واژگان کلیدی: مسئولیت مدنی، حمل و نقل، کالای خطرناک، کالای محترقه.

<sup>۱</sup> این مقاله برگرفته از رساله دکتری سارا طاهری با عنوان "مسئولیت مدنی ناشی از حمل کالای محترقه و خطرناک در حقوق ایران با مطالعه‌ی تطبیقی در اسناد بین‌المللی" به راهنمایی دکتر سید حسن حسینی مقدم و مشاوره دکتر ابراهیم دلشاد معارف می‌باشد.

## مقدمه

حمل و نقل یکی از ارکان اصلی اقتصاد، تجارت، رفاه اجتماعی، امنیت، حاکمیت و سیاست است. حمل و نقل بین‌المللی کالا انتقال کالا از جغرافیای مبدأ که اغلب فروشنده است به جغرافیای مقصد که اغلب خریدار است می‌باشد (Carr, 2009: 158). ظهور وسایل نوین حمل و نقل همچون اتومبیل‌ها، هواپیما، کشتی‌ها و ... موجب اهمیت بیش از پیش مسائل مربوط به مسئولیت مدنی در عرصه بین‌المللی گردیده است که نتیجه آن تنوع روابط حقوقی مربوط به مسئولیت و دشواری مسائل مربوط به مسئولیت مدنی است. اصطلاح «مسئولیت مدنی» که به آن «ضمان قهری»، «الزامات خارج از قرارداد» و «مسئولیت غیرقراردادی» نیز گفته شد، گاهی در معنای وسیع‌تری به کار برده می‌شود که در این صورت، هم مسئولیت مدنی قراردادی را در برمی‌گیرد و هم مسئولیت مدنی غیر قرارداد را.

در علم حقوق نظریات مختلفی برای توجیه مبانی مسئولیت مدنی پیش‌بینی شده است که شامل، نظریه تقصیر، نظریه خطر، نظریه مطلق خطر، نظریه خطر ناشی از عمل نامتعارف، نظریه خطر ناشی از انتفاع مادی، نظریه تقصیر نوعی، نظریه مختلط، نظریه استناد عرفی می‌باشند. منظور از مبنای مسئولیت مدنی توجیه عقلایی دلیل جبران خسارت توسط عامل آن است. مسئولیت و موضوع جبران خسارت در بخش حمل و نقل یکی از مهمترین موضوعاتی بود که دولت‌ها با شروع این فعالیت با آن روبرو بوده‌اند. رژیم مسئولیت و شرایط اقتصادی در هر جغرافیا و کشوری نسبت به کشور دیگر متفاوت است. در سیستم حقوقی برخی کشورها، اساس مبتنی بر تقصیر یا بی احتیاطی است، اما انواع دیگر مسئولیت، نادیده انگاشته نشده است همین تنوع مبانی مسئولیت باعث شده است که کشورها بتوانند با توجه به شرایط کشور خود تا حدودی مبنای مسئولیت را در بخش حمل و نقل تعدیل نمایند و فقط یک مبنای را در مسئولیت نپذیرند (Fleming, 1992, p. 2). با توجه به اینکه ابعاد فضایی و کالبدی و عملکردی و اقتصادی پایداری و حقوقی مبتنی بر حمل و نقل ریلی در تحقیقات کمتر مورد توجه قرار گرفته است (پیران و همکاران، ۱۳۹۸: ۵۲۳)، در مقاله حاضر، با استفاده از منابع کتابخانه‌ای و روش توصیفی-تحلیلی در اسناد داخلی و بین‌المللی به موضوع پرداخته شده است. در نهایت با توجه به مبانی حقوق داخلی و رویه‌های مربوط به موضوع مسئولیت مدنی متصدی حمل و نقل ریلی کالای محترقه و خطرناک در حقوق ایران و اسناد بین‌المللی می‌پردازد.

## مبانی نظری

گسترش خسارات ناشی از حمل و نقل کالاهای خطرناک قابل مقایسه با سایر انواع کالاها نمی‌باشد. به همین دلیل باید تمهیدات لازم قانونی خاصی در این خصوص صورت گیرد. از این رو، در اینجا ضمن مذاقه در مفهوم کالای خطرناک به بررسی مسئولیت مدنی متصدی حمل در حمل و نقل چنین کالاهایی پردازیم. در این راستا، جستار حاضر در صدد است که از سویی مسئولیت مدنی ناشی از حمل کالاهای خطرناک را مطابق قوانین کشور ایران و اسناد بین‌المللی را بررسی نماید.

### ۱- مفهوم و قلمروی کالای خطرناک<sup>۱</sup> در حقوق ایران و اسناد بین‌المللی

کالا در لغت به معنای لباس، متاع، اسباب خانه، مال التجاره است (عمید، ۱۳۶۲: ۸۱۲) در حقوق ایران از واژه ی کالا استفاده نشده و به جای آن از واژه ی مال استفاده می‌شود که با دو ویژگی: ۱- قابلیت اختصاص یافتن به فرد معین و ۲- تأمین نیازهای بشر مورد داد و ستد حقوقی بین اشخاص قرار می‌گیرد (کاتوزیان، ۱۳۸۴: ۹). در ترمینولوژی حقوقی نیز کالا این

<sup>۱</sup> -dangerous goods

گونه تعریف شده: "هر مال منقول غیر از درهم و دینار" (جعفری لنگرودی، ۱۳۸۱: ۲۹) حقوق انگلستان در بخش اول قانون حمایت از مصرف کننده مصوب ۱۹۸۸ کالا را شامل اموال منقول و غیرمنقول هر چند ملصق به زمین باشد، می داند. در خصوص کالاهای خطرناک در حقوق ایران، تعریفی دیده نمی شود و تنها آیین نامه ی اجرایی حمل و نقل جاده ای مواد خطرناک مصوب هیات دولت در سال ۱۳۸۰ در تعریف مواد خطرناک بیان می دارد: "مواد خطرناک، موادی هستند که نسبت به بهداشت یا سلامتی انسان، حیوان و محیط زیست ذاتا خطرناک بوده و مشمول یکی از طبقات نه گانه در بند ب این ماده شود<sup>۱</sup>."

برخی کنوانسیون های بین المللی و مقررات داخلی کشورها علی رغم این که از ارائه تعریف جامع برای کالاهای خطرناک و مواد محترقه خودداری کرده اند اما در عوض لیستی از نام این کالاها ارائه داده اند. برای مثال در توافقنامه اروپایی درباره حمل و نقل بین المللی کالاهای خطرناک، کالاهای خطرناک از حیث نوع خطر به انفجاری، سمی، قابل اشتعال، خورنده و ... طبقه بندی شده اند.<sup>۲</sup>

در تعریف کالای خطرناک، بنابر اعتقاد برخی از نویسندگان باید به ماهیت ذاتی کالاها توجه کرد (Hill, 1984: 67). اما باید توجه داشت بعضی دیگر از کالاها هستند که ذاتا خطرناک نیستند اما مقررات ویژه ای بر آن ها اعمال می شود، این کالاها بالقوه خطرناک هستند و در طول دوره حمل و نقل با تحقق شرایطی به صورت بالفعل خطرناک می شوند. بنابراین مسئله ای

---

۱- طبقه یک: این طبقه به سه دسته تقسیم می شود :

۱-۱ مواد و محصولات منفجره

۲-۱ محصولات و کالاهایی که با مواد منفجره انباشته گردیده اند.

۳-۱ محصولات و کالاهایی که ایجاد آتش سوزی و احتراق می نمایند.

۲- طبقه دو : این طبقه مشتمل است بر گازهای تحت فشار مایع نشده و گازهای نامحلول تحت فشار

۳- طبقه سه: این طبقه مشتمل است بر مایعات قابل اشتعال

۴- طبقه چهار: این طبقه به سه دسته تقسیم بندی می شود :

۴-۱ جامدات قابل اشتعال

۴-۲ موادی که دارای قابلیت آتش سوزی و آتش افروزی خود به خود می باشند.

۴-۳ موادی که بر اثر تماس با آب یا مجاور با رطوبت، گازهای قابل اشتعال تولید می کنند.

۵- طبقه پنج: این طبقه بندی به دو دسته تقسیم می شود:

۵-۱ موادی که باعث ایجاد زنگ زدگی می شوند

۵-۲ پر اکسید های آلی

۶- محصولات سمی

۶-۱ محصولات سمی

۶-۲ مواد و محصولات متعفن که باعث ایجاد و نشر بیماری های عفونی می شود.

۷- طبقه هفت: مواد رادیو اکتیو

۸- طبقه هشت: مواد خورنده و اسیدها

۹- طبقه نه: مواد و محصولات خطرناک متفرقه فهرست و اقسام مواد خطرناک که تحت هر یک از طبقات نه گانه فوق قرار می گیرند در ضمیمه "ز"

این آیین نامه آمده است. همچنین در میان مواد خطرناک موضوع طبقات ۲ و ۴، موادی وجود دارند که از حیث اهمیت و خطر و نحوه ی حمل، علاوه بر مقررات کلی که دارای شرایط خاصی هستند که شرح هریک از طبقات مذکور به ترتیب در ضمیمه ی "ح" و "ط" این آیین نامه آمده است.

<sup>2</sup> -European Agreement concerning The International carriage of Dangerous goods by Road

که وجود دارد نحوه‌ی تبدیل بالقوه به بالفعل است (Julian, 2014: 177). طبق کنوانسیون<sup>۱</sup> SMGS کالای خطرناک عبارتند از "مواد یا محصولات که موقع جابجایی، عملیات بارگیری، تخلیه یا نگهداری ممکن است باعث انفجار، آتش سوزی، خرابی تجهیزات فنی و یا خرابی سایر بارها و نیز مرگ، آسیب، مسمومیت، سوختگی ناشی از تشعشع و یا بیماری انسان یا حیوان گردد". کالای خطرناک با توجه به مقررات SMGS و مقررات RID<sup>۲</sup> به ۹ دسته تقسیم بندی می‌شوند.<sup>۳</sup> در مورد تعریف کالای خطرناک در برخی دیگر از اسناد بین‌المللی باید بیان داشت؛ ماده ۳۲ مقررات روتردام<sup>۴</sup>، از تعهدات و مسولیت‌های فرستنده در ارتباط با «کالاهای خطرناک» صحبت می‌کند. این ماده بیان می‌دارد: وقتی که کالاها طبیعتاً و ماهیتاً برای اشخاص، اموال یا محیط زیست خطرناک باشند یا به طور معقولی احتمال چنین خطری را داشته باشند: (الف) فرستنده باید متصدی حمل و نقل را به موقع و قبل از تحویل کالا به وی یا عامل از ماهیت و طبیعت خطرناک کالا مطلع سازد. اگر فرستنده تعهدش در این خصوص را ایفا نکند و متصدی حمل و نقل یا عامل حمل به نحو دیگری اطلاعات مربوط به ماهیت و طبیعت خطرناک کالا را نداشته باشند، فرستنده در برابر متصدی حمل در قبال فقدان یا خسارت که از قصور در اطلاع رسانی مذکور حاصل می‌شود، مسئول خواهد بود؛ و (ب) فرستنده کالا باید مطابق قوانین، مقررات و سایر الزامات اقتدارات عمومی که در جریان هر یک از مراحل حمل مورد نظر کالاها اعمال می‌شود، بر روی کالاهای خطرناک علامت یا برچسب بزند. اگر فرستنده تعهدش را ایفا نکند در برابر متصدی حمل و نقل در قبال فقدان یا خسارت که از این قصور حاصل می‌شود، مسئول خواهد بود.

به موجب ماده ۴ قواعد لاهه و لاهه-ویزی<sup>۵</sup>، فرستنده‌ی کالا مسئول خسارات وارده ناشی از ارسال کالاهای خطرناک بدون آگاهی متصدی حمل و نقل از ماهیت آن‌ها می‌باشد. از عبارت "ارسال بدون آگاهی متصدی حمل" در ماده مذکور می‌توان استنباط نمود که اگر متصدی حمل و نقل از ماهیت این کالاهای خطرناک آگاه باشد، فرستنده مسئول نمی‌باشد. طبق ماده ۱۳ قواعد هامبورگ<sup>۶</sup>، فرستنده موظف است تا ماهیت کالاهای خطرناک و نیز هرگونه اقدام و احتیاط لازم را به متصدی حمل و نقل اطلاع دهد؛ در صورت عدم آگاهی متصدی حمل و نقل از ماهیت این نوع کالاها، فرستنده کالا مسئول خسارات ناشی از ارسال آن‌ها می‌باشد. طبق قواعد روتردام فرستنده‌ی کالا دارای دو تعهد مجزا می‌باشد: اطلاع رسانی به متصدی حمل و نقل

<sup>۱</sup> -Convention Concerning International Goods Traffic by Rail Way, 1 November 1951

<sup>۲</sup> -Regulation Concerning the International Carriage of Dangerous goods by Rail

<sup>۳</sup> - کلاس ۱: مواد منفجره و فرآورده‌های حاوی مواد منفجره

کلاس ۲: گازهای متراکم، مایع و یا حل شده تحت فشار

کلاس ۳: مایعات قابل اشتعال

کلاس ۴: مواد جامد قابل اشتعال

کلاس ۵: مواد سوختنی از جمله اکسیدها و پر اکسیدهای آلی

کلاس ۶: مواد سمی

کلاس ۷: مواد رادیو اکتیو

کلاس ۸: مواد سوز آور و خورنده

کلاس ۹: سایر مواد و فرآورده‌های خطرناک

<sup>۴</sup> -Rotterdam Rules

<sup>۵</sup> -Hague/Hague Visby

<sup>۶</sup> -Hamburg Rules

در مورد ماهیت خطرناک کالاها و علامت و برچسب گذاری بر روی آنها طبق قانون حاکم یا دیگر الزامات مقامات عمومی. نقض تعهد اول، تنها در صورتی که متصدی حمل و نقل آگاهی لازم را نسبت به ماهیت خطرناک کالاها نداشته باشد، همانند قواعد لاهه - ویزی و هامبورگ، باعث ایجاد مسئولیت فرستنده کالا می‌شود. با وجود پیش‌بینی‌های فوق در این کنوانسیون‌ها، در هیچ کدام از آنها تعریفی از کالاهای خطرناک نشده است؛ «عدم وجود تعریفی جامع از کالاهای خطرناک در کنوانسیون‌های پیشین، باعث مطرح شدن مباحث تکنیکی و عمیقی شد که نتیجه‌ی آن را در دو پرونده‌ی مهم در دادگاه‌های انگلستان در این خصوص می‌بینیم؛ پرونده‌ی جیانیس ان کی و پرونده‌ی داریا رده‌ی. در پرونده‌ی اول محموله‌ای حاوی بادام زمینی که به وسیله‌ی نوع خاصی از حشرات آلوده شده بود، به عنوان کالای خطرناک در نظر گرفته شد. در پرونده‌ی دوم محموله‌ای حاوی دانه‌ی سویا که به وسیله‌ی موش‌های زنده در درون کشتی از بین رفته بود، به عنوان کالای خطرناک تلقی نشد» (Thana, 2010: 43-34). در این دو پرونده نمونه هیچ ملاک و ضابطه‌ی یکسانی اعمال نگردید و بیشتر سلیقه‌ای به موضوع پرداخته شده است.

در ماده ۳۲ مقررات روتردام، بر خلاف مقررات لاهه - ویزی و کنوانسیون هامبورگ، در خصوص ملاک خطرناک بودن کالاها شیوه یکسانی را برگزیده است. در صدر ماده ۳۲ می‌گوید کالاهایی که "طبیعتاً و ماهیتاً برای اشخاص، اموال یا محیط زیست خطرناک باشند یا به طور معقولی احتمال چنین خطری را داشته باشند"<sup>۱</sup> با این قید کنوانسیون در صدد ارایه ملاک کلی بوده تا از به وجود آمدن هرگونه ابهام خودداری کند. در واقع، در قواعد روتردام منظور از خطر در عبارت "کالای خطرناک"، خطر مرتبط با اشخاص، اموال و محیط زیست می‌باشد. بنظر می‌رسد این معیار بهتر می‌تواند شرایطی را ترسیم کند که در آن کالاهایی متعلق به گروه کالاهای خطرناک در نظر گرفته شوند (Berlingieri, 2009: 19). برای اولین بار است که در یک کنوانسیون مربوط به حمل و نقل دریایی کالاها، ملاک و معیاری را برای تعریف کالاهای خطرناک ارایه داده است؛ این امر وجه تمایز قواعد این کنوانسیون در خصوص کالاهای خطرناک با قواعد هامبورگ در این زمینه می‌باشد). (Wilson, 2010: 234). بدیهی است که هر کالایی می‌تواند تحت شرایطی خطرناک باشد، اما منظور کنوانسیون روتردام هر نوع کالایی نیست، بلکه به نظر می‌رسد، منظور کالاهایی است که ذاتاً در بطن خود همراه با خطر هستند. اگر کالایی ذاتاً خطرناک نباشد اما بر اثر اوضاع و احوال خاصی اتفاقاً موجب بروز خطر شود، منظور کنوانسیون روتردام نیست. بعلاوه، کنوانسیون روتردام با اشاره به این که ممکن است «کالا یا کالاهایی به طور معقولی خطرناک باشند»، با این کالاها نیز مانند کالاهای خطرناک رفتار نموده و از این لحاظ با مقررات لاهه و هامبورگ متفاوت هست و در این خصوص، مسئولیت را به نفع متصدی حمل و نقل و به ضرر فرستنده وضع نموده است. در خصوص ماده ۳۲ می‌توان گفت علاوه بر وضعیتی که کالاها ذاتاً خطرناک هستند و باعث خسارت می‌شوند، در وضعیتی نیز که این چنین کالاهایی با اقدامات متصدی حمل و نقل بی‌خطر می‌شوند و از بروز خسارت جلوگیری می‌شود، حال اگر هزینه اضافی بر متصدی حمل و نقل تحمیل گردد، وی می‌تواند به موجب ماده ۳۲ از فرستنده مطالبه نماید؛ این چنین حقی از عموماً قواعد مسئولیت مدنی برای متصدی حمل برداشت می‌شود. حتی زمانیکه به موجب قسمت اخیر صدر ماده ۳۲ کالاها ذاتاً خطرناک نیستند اما در جریان سفر و به طور معقولی احتمال خطر آنها می‌رود، در این جا نیز اگر متصدی حمل بتواند با انجام اقداماتی از بروز خسارت جلوگیری کند، وی می‌تواند برای خسارتی که متحمل شده از فرستنده تقاضای جبران خسارت نماید. در این خصوص می‌توان به ماده ۱۵ نیز استناد

<sup>1</sup> "when goods by their nature or character are, or reasonably appear likely to become, a danger to person, property or the environment"

نمود که متصدی حمل و نقل را مجاز به انجام اقداماتی معقول برای بی خطر سازی و خنثی سازی کالاهای خطرناک یا کالاهایی که بعداً خطرناک می‌شوند، می‌داند.

محتمل باشد. بنابراین در تعریف کالای خطرناک گفته شده است: «کالاهای خطرناک به گازها، مایعات و جامداتی اطلاق می‌شود که ذاتاً همان‌طور که از این موارد بر می‌آید برای خطرناکی یک کالا، طبیعت و ماهیت کالا ملاک عمل قرار گرفته است حتی اگر این خطرناکی عقلاً، یا در صورت همراه بودن با کالاهای دیگر، برای کالاهای دیگر، جان انسان‌ها یا محیط زیست زیان‌آور باشند» (السان، ۱۳۷۸: ۲۰۸)

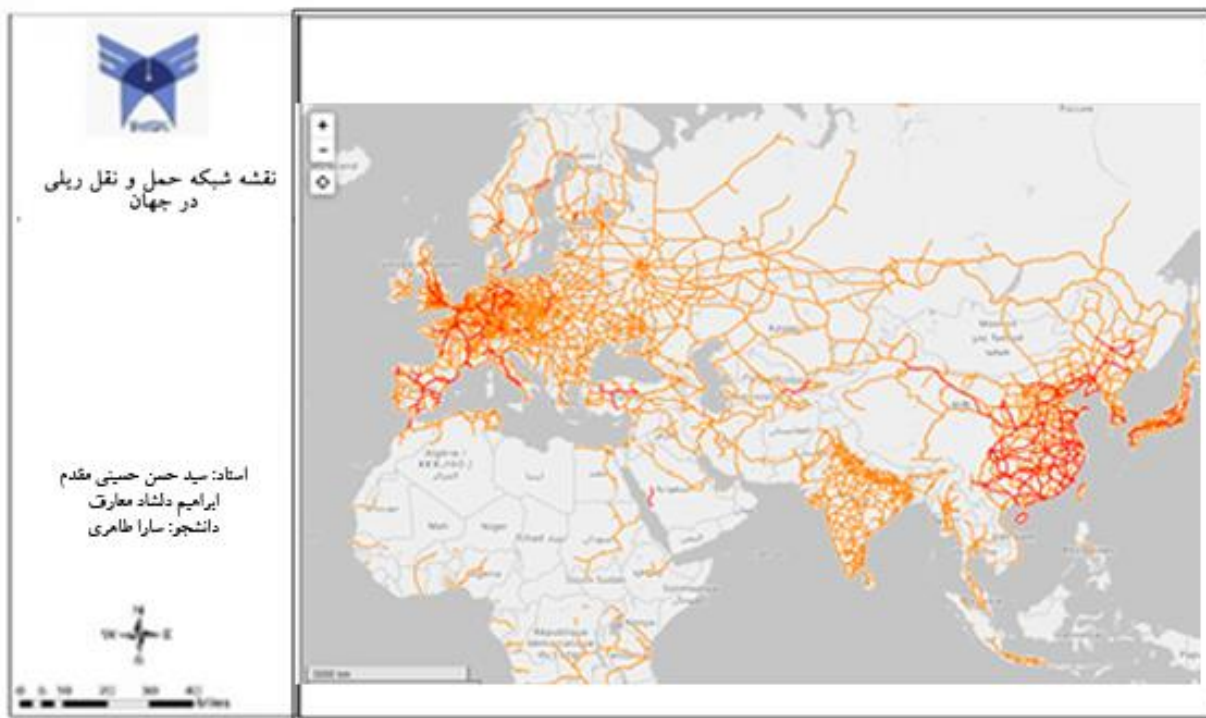
در دسته‌بندی کالاهای خطرناک می‌توان آن را از جهتی به کالای ذاتاً خطرناک و کالای معیوبی که مستعد خطر هستند و خطر آنها عرضی است تقسیم کرد و از لحاظ پتانسیل آسیب‌رسانی کالای آسیب‌رسان را می‌شود به چهار دسته ذیل تقسیم کرد:

- ۱- خطر درجه ۱: جزء خطرناک‌ترین کالاها هستند که نمونه بارز آن بمب اتمی است.
- ۲- خطر درجه ۲: پتانسیل آسیب به یک محل محدودی را دارد که بمب‌های متعارف و کامیون‌های حامل خطرناک و آتش‌زا در زمره این دسته قرار می‌گیرند.
- ۳- خطر درجه ۳: کالایی است که قدرت آسیب شدید به یک موجود زنده یا اشیای کوچک را دارد که انواع سلاح‌های گرم و سرد و مواد سمی در این دسته قرار دارند.

۴- خطر درجه ۴: کالایی که کمترین قدرت آسیب‌رسانی را دارد مانند تیغ اصلاح، سوزن، ترقه و ... (حسن‌تبار، ۱۳۹۲)

#### منطقه مورد مطالعه

موضوع حمل و نقل از سال‌ها پیش پر اهمیت بوده و انسان برای سهولت در جابجایی انواع کالاها شیوه‌های مختلفی را امتحان نموده است. حمل و نقل یا ترابری به معنی جابجایی انسان، کالا یا حیوان از جایی به جای دیگر است که دارای انواع مختلفی مانند حمل و نقل دریایی، زمینی و ریلی است. جابجایی از طریق راه‌آهن که شامل انواع حمل و نقل ریلی نظیر مترو، قطارهای مسافربری، قطارهای باربری و غیره که هر کدام به شیوه خاص خود انجام می‌شود. ایران دارای ۱۰۴۶۰ کیلومتر طول خط راه‌آهن بوده این مقدار در طی ۱۰۰ سال ساخته شده است. در مجامع بین‌المللی برای انواع حمل و نقل ریلی کنوانسیون‌هایی به امضای کشورها رسیده است که هر کدام به موضوع خاصی اشاره دارند. این کنوانسیون‌ها برای حمل و نقل ریلی بین‌المللی وضع شده است تا کشورهایی که به عضویت آن می‌رسند از تمام امکانات و ظرفیت‌های بین‌المللی بهره‌مند شوند.



شکل ۱. شبکه حمل و نقل ریلی جهان

منبع: رادرم، ۲۰۱۴

## ۲- مفهوم ومبنای عام مسئولیت مدنی

از نظر لغوی، مسئولیت، مصدر جعلی است به معنی مورد سوال واقع شدن، در واقع چیزی که انسان عهده دار آن است و در صورت عدم رعایت بازخواست می‌شود (معلوف، ۱۳۶۴: ۱۴) و کلمه مدنی از نظر لغوی صفت نسبی است به معنی شهری. مسئولیت در لغت به معنای مسئول بودن، موظف بودن به امری است. به طور کلی مسئولیت تعهد قانونی شخص به رفع ضرری که به دیگری وارد کرده، خواه این ضرر ناشی از تقصیر خود وی باشد و یا ناشی از فعالیت او. واژه «مسئولیت»، به طور غیرمستقیم از یک تعهد و تکلیف پیشین و تعهد به پاسخگویی در برابر آن حکایت دارد. این تکلیف گاهی یک «باید و نباید» اخلاقی است که ضمانت اجرائی نداشته و تنها فرد در برابر وجدان خود قرار می‌گیرد و گاهی نیز ماهیت حقوقی یافته و متضمن ضمانت اجرای حقوقی می‌گردد. این ضمانت، گاهی شکل جبران خسارت یافته و وارد بحث مسئولیت مدنی می‌شود و گاهی واجد ضمانت اجرای کیفری شده و داخل در حوزه حقوق کیفری می‌گردد.

مسئولیت مدنی عبارت است از: «تعهد به جبران خسارات وارده بر بدن یا سلامتی یا احساسات، حیثیت و اعتبار شخصی و خانوادگی یا اموال و حقوق مالی دیگری» (کاتوزیان، ۱۳۸۶: ۳۴). مسئولیت در اصطلاح حقوقی عبارت است از: پاسخگویی شخص در قبال اعمالی که عرفاً به او استناد داده می‌شود که ضمانت اجرای قانونی آن بر حسب نوع مسئولیت متفاوت است. بنابراین در هر مورد که شخص ناگزیر از جبران خسارت دیگری باشد، می‌گویند در برابر او مسئولیت مدنی دارد. از این رو هر جا شخصی در برابر دیگری مسئول جبران خسارتی باشد در آنجا مسئولیت مدنی وجود دارد. از دیدگاهی گسترده‌تر موضوع مسئولیت مدنی تعهدات شهروندانی است که با هم زندگی مشترک اجتماعی دارند، تعهد به رعایت امنیت و سلامت دیگران، تعهد به احترام به مالکیت و تعهد به رعایت شخصیت و حرمت آنان و نیز تکلیف به جبران خسارت‌هایی که از نقض این

تعهدها به بار می‌آید (کاتوزیان، ۱۳۸۶: ۴۵). پس می‌توان گفت: «مسئولیت جبران خسارت ناشی از فعل یا ترک فعل زیان بار اعم از اینکه مبنای آن قانون یا قرارداد باشد و اعم از اینکه فعل مذکور جرم یا جرم محسوب نگردد و یا وظیفه جبران زیان ناشی از اشیاء و حیوانات تحت حراست یا کارگران و یا اشخاصی که شخص وظیفه مراقبت از آنها را بر عهده دارد (کاتوزیان، ۱۳۸۶: ۴۶).

### ۳- مسئولیت متصدی حمل کالای خطرناک در حقوق ایران

در نظام حقوقی ایران مسئولیت متصدی حمل و نقل ریلی کالاهای محترقه و خطرناک با توجه به قوانین داخلی و بین‌المللی تعیین می‌شود از آن جا که در قوانین داخلی ایران، قانون جامعی در این زمینه وجود ندارد بنابراین باید برای تعیین حدود مسئولیت، به قوانین مختلفی نظیر آیین نامه حمل مسافر و کالا با راه آهن، قانون تجارت، قانون مدنی، قانون اصلاح قانون بیمه اجباری مسئولیت دارندگان وسایل نقلیه موتوری در مقابل اشخاص ثالث و قانون مسئولیت مدنی و کنوانسیون‌هایی چون کنوانسیون کوتیف و کنوانسیون SMGS که در این زمینه وجود دارد و ایران به آن‌ها پیوسته است، استناد نمود. قانون تعرفه حمل کالا و مسافر با راه آهن (از این پس تعرفه) مصوب ۱۳۴۳ دارای هفت فصل است که فصل سوم آن، به مقررات حمل بار، قرارداد حمل و نقل و اظهار نامه‌ی حمل و انواع بار اعم از خطرناک و فاسد شدنی و مسئولیت راه آهن پرداخته است (ماده ۶۷ تا ۱۰۸) و فصل ششم همین آیین نامه در خصوص حمل مواد محترقه و خطرناک می‌باشد (ماده ۱۳۰ تا ۱۳۵) و از ماده ۱۶۷ تا ۱۷۵ به مبحث مسئولیت راه آهن اختصاص یافته است. و ماده ۱ و ۴ آیین نامه پرداخت غرامت و خسارت مصوب ۱۳۵۴ وزارت راه و ترابری از پرداخت خسارت به صاحبان محمولاتی که راه آهن، آن‌ها را به عنوان توشه قبول کرده و دچار تلف و آسیب دیدگی شده اند به افراد و موسساتی که نام آن‌ها در صورت مجلس ذکر شده با ارائه نسخه اصلی سخنانی به میان آمده است.

متصدی حمل و نقل باید به منظور رعایت ایمنی کالا در پذیرش کالاها اهتمام ورزد. در همین راستا، ماده ۸۰ تعرفه، برخی از محمولات را که با راه آهن قابل حمل نیستند را بر می‌شمرد یکی از این موارد که در بند "ب" این ماده آمده، مربوط به مواد محترقه و منفجره و مواد شیمیایی و سریع‌الاشتعال و اسیدهای قوی و سایر موارد از این قبیل است که اگر در ظروف و بالن‌های مخصوص به خود نباشد و بر طبق اصول فنی بسته بندی نشده باشد قابل حمل با راه آهن نیستند با این وجود، در صورت تحویل کالا بدون رعایت مقررات، راه آهن هیچ‌گونه مسئولیتی نخواهد داشت چرا که وظیفه‌ی بسته بندی بر عهده فرستنده است و در واقع نقض تعهد وی موجب بروز خسارت گردیده است، ماده ۶۳ تعرفه در همین رابطه مقرر می‌دارد: "هر گونه خسارتی که از نقض لفاف و عدم استحکام بسته‌ها و یا عدم مراجعه در موعد مقرر تحویل توشه و یا فقدان قبض توشه رخ دهد و همچنین خسارت ناشی از ریخت و پاش و تبخیر و خساراتی که مربوط به خواص طبیعی جنس باشد و یا بر اثر عدم تجانس محمولاتی که در یک بسته بندی باربندی شده است پیش‌آید و نیز خساراتی که بر اثر حوادث و سوانح و آتش‌سوزی غیر قابل اجتناب (فورس‌ماژور) به محموله توشه وارد شود، مسئولیت آن متوجه راه آهن نخواهد بود". البته به موجب ماده ۷۷ تعرفه، راه آهن می‌تواند از پذیرش محمولاتی که ظرف و صندوق و لفاف آن‌ها از مقاومت کافی برخوردار نیست و همچنین محمولات و بسته‌هایی که ممکن است موجب تضییع و آلودگی سایر محمولات شود اجتناب کند.

ماده ۱۳۰ تعرفه نیز چنین مقرر می‌کند: در صورتی، مواد قابل انفجار و خطرناک برای حمل قبول می‌شوند که اولاً وسایل مختصه حمل آن‌ها را راه آهن داشته باشد و ثانیاً به طوری بسته بندی شده باشد که از انفجار و مخاطره محفوظ بماند در عین



اینکه راه آهن کمال احتیاط را نسبت به حمل و نقل آن ها مرعی می دارد چنان چه انفجار و خطری روی دهد و مواد قابل انفجار و اشیاء خطرناک از بین رود جبران خسارت با راه آهن نیست (مطابق با بند د ماده ۱۷۱)

طبق ماده ۱۳۱ تعرفه حمل مواد منفجره و خطرناک با قطارهای مسافر بری اکیدا ممنوع است

بنابر ماده ۱۶۷ تا ۱۷۵، راه آهن در قبال خساراتی که به کالاهای حمل شده در حین حمل وارد می شود، مسئول است و ملزم به جبران خسارت می باشد. اساس این الزام، قرارداد حمل و نقل است که پیرو آن، راه آهن متعهد به سالم رسانیدن کالا به مقصد می شود و زمانی از مسئولیت مبرا می شود که اثبات نماید خسارات، ناشی از حوادثی بوده که متصدی علی رغم مواظبت، نمی توانسته از آن جلوگیری نماید درست مشابه آن چیزی که در ماده ۳۸۶ قانون تجارت آمده است آنچه که مستنبط است آن است که قانون تعرفه نیز سیستم "فرض مسئولیت" را پذیرفته است با این حال، ماده ای که مسئولیت راه آهن را به صورت دقیق بیان نماید و میزان مسئولیت راه آهن را در صورت تلف یا آسیب دیدگی کالاها تعیین کند، مشاهده نمی شود و فقط در قسمت آخر آیین نامه، ذیل مواد راجع به خسارت، به موارد معافیت و عدم مسئولیت راه آهن پرداخته شده مثلا ماده ۱۷۶ همین مقرره، تقصیر صاحب بار مبنی بر اظهارات خلاف حقیقت متصدی را موجب معافیت وی از تلف کالا می داند. یا آنچه که بند "ی" ماده ۱۷۱ تعرفه در مقام بیان آن است که اگر تلف یا ضایع شدن ناشی از تعدی و تفریط راه آهن نباشد، راه آهن مسئولیتی ندارد.

قانون تجارت مصوب ۱۳۱۱ به مبحث حمل و نقل به عنوان یک قاعده ی عام پرداخته است ماده ۳۷۸ قرداد حمل و نقل را تابع عقد وکالت می داند و ماده ۳۸۶ متصدی را متعهد به سالم رسانیدن کالا به مقصد می داند و فرض را بر مسئولیت متصدی می گذارد چرا که صرف اثبات بی تقصیری وی کفایت نمی کند چون تعهد متصدی در این قانون تعهد به نتیجه است لذا باید متصدی علت ورود خسارت که دارای اوصاف خارجی بودن، عدم قابلیت انتساب، غیر قابل پیش بینی بودن را و عدم توانایی وی در اجتناب از وقوع آن علی رغم مواظبت را اثبات کند. ماده ۳۸۸ قانون تجارت که متصدی حمل و نقل را مسئول حوادث و تقصیراتی می داند که در مدت حمل و نقل واقع شده است، پس در مطالبه خسارت از متصدی نیازی به اثبات تقصیر وی نیست. چرا که گفته می شود متصدی که برای حمل کالای خطرناک سود هنگفتی دریافت می نماید، باید بتواند از پس زیانهای محتمل آن بر بیاید. در حقوق ما قاعده فقهی «من له الغنم فعلیه الغرم» نیز می تواند موید این اندیشه باشد. بر این اساس به جای کاوش درباره تقصیر متصدی حمل کالای خطرناک، ممکن است وی را به دلیل ایجاد محیط خطرناک ضامن آن دانست. از اینرو برای او "فرض مسئولیت" قائل شد که معافیت از این مسئولیت جز در موارد خاص امکان ندارد. لذا باید پذیرفت صرف اثبات عدم تقصیر سبب معافیت متصدی از مسئولیت نمی شود و مسئولیت او مبتنی بر تعهد ضمنی بر سالم رسانیدن کالا به مقصد، ریشه ی قرار دادی دارد. حقوقدانان معتقدند، مسئولیت متصدی حمل و نقل از نوع مسئولیت قراردادی است (کاتوزیان، ۱۳۸۷، ص ۱۴۴). ولیکن این امر مانع جمع مسئولیت قهری و قراردادی وی نیست، مگر آن که به واسطه توافق طرفین، مسئولیت وی محدود شده باشد. زیانده حق دارد بر مبنای مفاد قرارداد، طرح دعوی و مطالبه خسارت نماید و یا بر مبنای مسئولیت مدنی دعوی خود را اداره کند (اعلایی فرد، ۱۳۸۷: ۱۷۹). پس قراردادی بودن مسئولیت متصدی آگاه به خطرناک بودن کالا در برابر فرستنده مانع از مسئولیت قهری متصدی حمل در برابر صاحبان سایر کالاها که کالاهایشان به علت مجاورت با کالاهای خطرناک، دچار خسارت شدند، نمی باشد. بنابراین در مقابل فرستنده کالا مسئولیت قراردادی دارد چون رابطه ی آن ها مسبوق به قراردادی است که متصدی، کالا یا جزئا به مفاد قرارداد یا شروط متعارف، عمل نکرده است و

همین امر موجب ورود خسارت شده است. برخی نویسندگان مسئولیت قهری متصدی حمل و نقل در برابر فرستندگان کالاهای خطرناک را مبتنی بر تقصیر می‌دانند که جز با تعدی و تفریط، مسئولیتی متوجه آنان نخواهد بود (کاتبی، ۱۳۵۳: ۲۵۷). فصل سوم از باب سوم لایحه اصلاح قانون تجارت مصوب ۱۳۸۴ ضمن مواد ۶۳ تا ۸۰ به بحث حمل و نقل می‌پردازد. بند ۳ از ماده ۶۵ مقرر می‌دارد: "چنان چه کالا در طول مدت حمل نیاز به مراقبت مخصوص داشته باشد مانند کالای گرانبها، حیوانات، کالاهای خطرناک و آتش‌زا، تبخیر شوند، فاسد شدنی و خورنده باید اطلاعات مربوط به آن به وضوح ارائه شود چنان چه فرستنده، اطلاعات یاد شده را ارائه ندهد یا به غلط ارائه دهد خسارت‌های ناشی از آن بر عهده ی وی خواهد بود". و ماده ۷۴ لایحه در خصوص مسئولیت بیان می‌کند: "متصدی، مسئول خساراتی است که در دوره ی حمل و نقل واقع شده است اعم از این که خود مباشرت به حمل و نقل کرده باشد یا حمل و نقل کننده ی فرعی را مأمور کرده باشد". لایحه علی‌رغم نوآوری‌هایش، از نظر مبنای مسئولیت تفاوتی با قانون تجارت ندارد. ماده ۷۱ لایحه مشابه ماده ۳۸۶ قانون تجارت متصدی را زمانی از مسئولیت بری می‌داند که ثابت کند تلف یا گم شدن کالا مربوط به مواردی غیر از تقصیر اوست اگر کالا تلف، ناقص و گم شود متصدی حمل و نقل مسئول قیمت آن است مگر این که ثابت کند تلف و گم شدن مربوط به جنس خود کالا یا مستند به تقصیر فرستنده یا گیرنده یا ناشی از دستورها و اطلاعاتی بوده است که یکی از آن‌ها داده است یا به حوادثی مربوط شود که هیچ متصدی مواظبی نمی‌توانسته از آن جلوگیری کند (ایزائلو و صمدی، ۱۳۹۲: ۳۹۴).

قانون مدنی مصوب ۱۳۰۷ در مواد ۵۱۶ و ۵۱۷ و ۵۰۹ که به اجاره متصدی حمل و نقل اشاره می‌کند متصدی حمل را امینی می‌داند که تا تعدی و تفریط ننماید، مسئولیتی ندارد. پس در قانون مدنی ما نیز "فرض تقصیر" پذیرفته شده است صرف اثبات بی‌تقصیری وی و اینکه تمام تلاش خود را به کار بسته برای معافیت او کفایت می‌کند (تعهد بوسیله). بنابراین با توجه به اصل "لیس الامین الا الیمین" متصدی حمل و نقل در مقابل فرستنده جز در صورت تعدی و تفریط مسئولیتی ندارد. ماده ۱۷۱ آیین‌نامه تعرفه نیز منطبق بر ماده ۵۱۶ قانون مدنی می‌باشد. البته قانون مدنی در صورت سکوت و ابهام قانون تجارت و قانون تعرفه مجری است.

بنابر قانون مسئولیت مدنی نیز اگر کسی بدون مجوز عمدا یا در نتیجه ی بی‌احتیاطی به جان، مال، سلامتی، آزادی حیثیت، یا شهرت تجاری یا هر حق دیگری که به موجب قانون بری افراد ایجاد گردیده لطمه وارد نماید و موجب ضرر مادی یا معنوی گردد مسئول جبران خسارت وارده می‌باشد پس اگر متصدی در حین حمل کالای محترقه و خطرناک احتیاطات لازمه را رعایت ننماید و از قبل آن خسارتی وارد شود طبق این قانون مسئول جبران خواهد بود.

قانون اصلاح بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل اشخاص ثالث مصوب ۸۷ نیز راه آهن را موظف به بیمه کردن وسیله نقلیه خود در قبال خسارت‌های بدنی و مالی که در اثر حوادث به اشخاص ثالث وارد می‌شود می‌نماید که در غیر این صورت راه آهن مسئول می‌باشد و ضمانت اجرای آن طبق ماده ۱۹ همین قانون، ممنوعیت از حرکت است.

ماده ۷ همین قانون مواردی را از شمول بیمه خارج نموده :

- ۱- خسارت وارده به وسیله نقلیه مسبب حادثه
- ۲- خسارت وارده به محمولات و وسیله نقلیه مسبب حادثه
- ۳- خسارت مستقیم و غیر مستقیم ناشی از تشعشعات اتمی و رادیو اکتیو

۴- خسارت ناشی از محکومیت جزایی و یا پرداخت جرائم

که با توجه به موارد مذکور ممکن است بسیاری از این خسارات وارده بدون جبران باقی بماند.

#### ۴- مسئولیت متصدی حمل کالای محترقه و خطرناک در اسناد بین المللی

ایران به دلیل دارا بودن موقعیت خاص جغرافیایی خود، به ۲ کنوانسیون بین المللی در ارتباط با حمل و نقل ریلی که دارای قلمرو حاکمیتی متفاوت هستند پیوسته است.

##### ۱-۴ کنوانسیون SMGS

SMGS مخفف موافقت نامه ی حمل و نقل کالا با راه آهن به زبان روسی است که ایران به موجب ماده واحده قانون الحاق ایران به مقاله نامه های حمل و نقل کالا با راه آهن مصوب ۱۳۸۰/۱۱/۲۴ به آن پیوسته است. در ارتباط ریلی ایران با کشورهای عضو این کنوانسیون<sup>۱</sup>، مقررات مزبور اعمال می شود. این کنوانسیون شامل یک مقدمه و ۴۱ ماده و ۱۱ ضمیمه می باشد که ضمیمه ی ۲ آن، در خصوص مقررات حمل بارهای خطرناک می باشد. این ضمیمه در ۲ بخش است. بخش اول به شرایط عمومی حمل چون دستور العمل های عمومی، دستورالعمل های عمومی دسته بندی، علامت گذاری دسته های بار، واگن و کانتینر ها، بارنامه و مندرجات آن، بارگیری، تخلیه و اسکورت بار های خطرناک و شرایط حمل و نقل واگن های مخزن دار خالی حمل کالاهای خطرناک اختصاص دارد و بخش دوم (ماده ۲۷ - ۴۵) به شرایط حمل کالای خطرناک (کلاس ۱ و ۷ که نیاز به مراقبت بیشتری دارد) می پردازد که ذیلا به آن اشاره می شود:

برای حمل کالاهای خطرناک ویژه (کلاسهای ۱ و ۷) باید حداقل ۲۴ ساعت قبل بوسیله فرستنده تقاضای واگن به عمل آید و چنانچه مواد مزبور کمتر از ظرفیت یک واگن باشد باید کرایه ظرفیت کامل واگن درست با رعایت مصوبات هیئت مدیره پرداخت شود.

توقف لکوموتیو در مجاورت محل بارگیری، تخلیه و انبار کالاهای خطرناک ویژه اکیدا ممنوع است و چنانچه عبور لکوموتیو از نزدیکی آن لزوم پیدا کند باید از تخلیه و بارگیری مطلقا خودداری شود و حتی المقدور روی محمولات را با برزنت پوشانیده و درب واگن یا انبار بسته شده باشد.

مسئول وقت ایستگاه موظف است مراتب خطرناک و ویژه بودن محموله واگن های ترانزیت یا وارداتی و صادراتی که نیازه تعویض بوژی دارند را قبل از واگذاری جهت تعویض بوژی با ارسال تلفنگرام به اطلاع مسئول تعویض بوژی برساند.

قطارهای حامل کالاهای خطرناک ویژه بایستی مطابق با مندرجات کارت احتیاطی تجهیزات لازم ایمنی به همراه داشته باشند در غیر این صورت حمل آنها ممنوع می باشد.

دپوی کالاهای خطرناک ویژه در ایستگاه های راه آهن به جز محل های اختصاصی از قبل تعیین شده ممنوع است و بایستی به محض واگذاری واگن نسبت به بارگیری، تخلیه یا حمل واگنها اقدام گردد.

قبل از ورود و واگذاری واگن های حامل کالاهای خطرناک ویژه مسئول وقت ایستگاه باید با ارسال تلفنگرام مراتب را جهت اقدام مقتضی به اطلاع پلیس ناحیه برساند.

<sup>۱</sup> - آذربایجان، آلبانی، بلاروس، بلغارستان، ویتنام، گرجستان، ایران، قزاقستان، چین، کره شمالی، قرقیزستان، لتونی، لیتوانی، مولداوی، رومانی، مغولستان، مغولستان، لهستان، روسیه، تاجیکستان، ترکمنستان، ازبکستان، اوکراین و استونی

بارگیری و تخلیه کالاهای خطرناک ویژه باید در روشنایی و یادر روز انجام گیرد و در مناطق گرم باید صبح زود یا مقارن غروب و در سایر مواقع حتی الامکان در سایه صورت گیرد.

تخلیه و بارگیری کالاهای خطرناک ویژه نباید در سکو و یا در انبار کالای ایستگاه انجام شود بلکه باید در دورترین خط و دور از ابنیه و اماکن راه آهن انجام پذیرد.

واگن‌های حامل کالاهای خطرناک ویژه باید حداقل دو واگن از واگن‌های حامل ریل، تیر آهن، لوله و امثال آن فاصله داشته باشد.

با قطارهای مخصوص حمل کالاهای ویژه باید مامور فنی و مامور آتش نشانی و مامور پاسور اعزام گردد. عملیات مانور و تفکیک واگن‌های حامل کالاهای خطرناک ویژه بایستی با احتیاط کامل و حداکثر سرعت مانور ۱۵ کیلومتر در ساعت انجام شود.

حمل واگن‌های حامل کالاهای خطرناک ویژه با کالاهای خطرناک سایر کلاس‌ها ممنوع می‌باشد.

قطارهای حامل کالاهای خطرناک ویژه در اعزام نسبت به سایر قطارهای باری در اولویت اول می‌باشند.

واگن‌های حامل کالاهای خطرناک ویژه بطور مستقیم سیر می‌کنند. در صورت لزوم توقف، با توجه به ماده ۲۵ باید محاسبه ترمز دستی به صورت دو برابر کالاهای عادی محاسبه و منظور شود. قطار مستقیم قطاری است که آرایش آن از مبدا تا مقصد تغییر نمی‌کند.

مانور قطارهای حامل کالاهای خطرناک ویژه در ایستگاه‌های بین راهی به جز موارد تعمیراتی و یا خرابی لکوموتیو و یا واگن ممنوع بوده و در صورت تعمیراتی شدن آن‌ها بایستی مراتب را طی تلفنگرام به اطلاع کنترل اداره کل مربوطه رسانده و کنترل اداره کل مربوطه پس از کسب تکلیف از معاونت فنی اداره کل مربوطه دستورات لازم را صادر نماید. تعمیر واگن‌های حامل کالاهای خطرناک ویژه با مراقبت و اولویت موکد انجام می‌شود و بایستی پس از تعمیر با اولین قطار ممکن با توجه به این مقررات اعزام شوند.

کنترل مبدا حرکت قطارهای حامل کالاهای خطرناک ویژه موظف است مراتب را طی تلفنگرام به کلیه ایستگاه‌های واقع در مسیر حوزه استحفاظی و کنترل همجوار و کنترل مرکزی اعلام نماید و کنترل‌های مسیر حرکت نیز می‌بایست منطبق با ماده ۴۰ عمل نماید.

تشکیل و حرکت قطارهای حامل کالاهای خطرناک ویژه با نظارت و تایید قبلی کنترل مرکزی خواهد بود.

تقسیم قطارهای حامل کالاهای خطرناک ویژه در بلاک ممنوع می‌باشد و در موارد اجتناب ناپذیر با اطمینان از وجود شرایط کامل ایمنی و پس از موافقت معاون فنی اداره کل مربوطه بلامانع است.

قطارهای حامل کالاهای خطرناک ویژه بایستی در نمودار گراف با شماره و رنگ خاص مشخص گردد.

حمل کالاهای خطرناک ویژه در قطارهای متراژی و بارهای خارج از گاباری ممنوع می‌باشد.

در مورد کالاهای خطرناک که مشخصات و نام آن‌ها در ضمیمه ۲ این کنوانسیون آمده به استناد پاراگراف ۱ ماده ۶ مقررات SMGS، هنگام حمل بار، مقررات ضمیمه ۲ اعمال می‌شود که در صورت اجرای مفاد آن، راه آهن در قبال خسارات وارده مسئول خواهد بود، درست برخلاف آن چه که در قانون تعرفه گفته شده، مطابق با بند "د" ماده ۱۷۱ تعرفه مواد قابل انفجار و سریع‌الاشتعال در صورت رعایت ماده ۱۳۰ که مقرر می‌دارد اگر مواد قابل انفجار درست بسته بندی

شده باشند و راه آهن وسایل مختصه حمل آن ها را به همراه داشته باشد در صورت وقوع انفجار و خطر مسئولیت متوجه راه آهن نمی باشد. در خصوص تفاوت دیگر مقررات SMGS و قانون تعرفه می توان به این موضوع اشاره کرد که به موجب بند ۱ پاراگراف ۳ ماده ۲۳ SMGS، متصدی، مسئول سالم رسانیدن کالا به مقصد شناخته شده مگر این که در حالتی قرار گیرد که نتواند از وقوع حادثه و خسارت جلوگیری کند (تعهد به نتیجه) این در حالی است که بند "ی" ماده ۱۷۱ تعرفه حاکی از این موضوع است که اگر تلف یا ضایع شدن کالا ناشی از تعدی و تفریط راه آهن نباشد مسئولیتی متوجه راه آهن نخواهد بود (تعهد بوسیله). البته موارد مشترکی بین دو مقرره فوق در خصوص معافیت از مسئولیت وجود دارد: ۱- موارد خارج از اراده (فورس ماژور) که متصدی حمل نمی توانسته از وقوع آن جلوگیری کند که این مورد هم در بند ۱ پاراگراف ۳ ماده ۲۳ SMGS و هم در بند الف ماده ۱۷۱ تعرفه دیده می شود. ۲- خساراتی که بواسطه ی ظرف بندی، بسته بندی و عدل بندی محموله ایجاد می شود که بند ۷ پاراگراف ۳ ماده ۲۳ SMGS و بند ج ماده ۱۷۱ به آن اشاره می کند. ۳- خسارت ناشی از فقدان بسته بندی، باربندی و عدل بندی صحیح که بند ۷ پاراگراف ۳ ماده ۲۳ SMGS و بند ج ماده ۱۷۱ قانون تعرفه به آن اشاره کرده است. ۴- خسارت ناشی از انجام بارگیری توسط فرستنده یا گیرنده یا فردی غیر از راه آهن که بند ۴ پاراگراف ۳ ماده ۲۳ SMGS و بند ز ماده ۱۷۱ تعرفه در مقام بیان آن است. ۵- خسارت ناشی از بارگیری در واگن های نامناسب توسط فرستنده و یا صاحب کالا یا نماینده وی که در بند ۱۲ پاراگراف ۳ ماده ۲۳ SMGS و بند ح ماده ۱۷۱ تعرفه آمده است. ۶- خسارت ناشی از اشتباه فرستنده، گیرنده یا صاحب بار که هم در بند ۳ پاراگراف ۳ ماده ۲۳ SMGS آمده و هم بند ط ماده ۱۷۱. ۷- عدم مسئولیت راه آهن در مورد محتوای و کسر عدل ها و بسته ها به دلیل این که راه آهن، کالاها را با بسته بندی ظاهری تحویل گرفته است که این مورد را نیز هم در بند ۸ پاراگراف ۳ ماده ۲۳ SMGS و هم در ماده ۱۷۰ تعرفه می بینیم.

## ۲-۴ کنوانسیون کوتیف<sup>۱</sup>

به ابتکار ۲ نفر حقوقدان سوئیسی "کنوانسیون حمل و نقل بین المللی بار با راه آهن" تحت عنوان CIM در سال ۱۸۹۳ وضع گردید و به دنبال آن در سال ۱۹۲۸، کنوانسیون بین المللی تحت عنوان CIV در زمینه حمل و نقل مسافر و توشه از طریق راه آهن به تصویب رسید. به دلیل ضرورت اصلاح مقررات، این دو کنوانسیون در می ۱۹۸۰ در کنوانسیون جدیدی تحت عنوان کنوانسیون حمل و نقل بین المللی بار با راه آهن "کوتیف" ادغام شدند. در سال ۱۹۸۲ یکسری مقررات به آن اضافه شد و در سال ۱۹۸۵ به اجرا درآمد. اصلاحیه های مختلفی بر کنوانسیون کوتیف انجام شد، در نهایت به موجب پروتکل سوم که در سوم ژوئن ۱۹۹۹ در شهر "ویلنیوس" در پنجمین مجمع عمومی اوتیف به تصویب رسید دارای ۶ ضمیمه شد که مقررات CIM (۱۹۹۹) و مقررات متحد الشكل و بین المللی حمل کالای خطرناک با راه آهن (RID) که به ترتیب ضمیمه "B" و "C" آن می باشد در این مقاله مورد بررسی قرار می گیرد. ایران در سال ۱۳۷۳ به کنوانسیون ۱۹۸۰ و در سال ۱۳۸۱ به پروتکل اصلاحی ۱۹۹۹ پیوست. در ارتباط ریلی ایران با اعضای این کنوانسیون<sup>۲</sup>، مقررات مزبور اعمال خواهد شد. بخش دوم کنوانسیون SMGS با مقررات RID همخوانی دارد. مطابق با مقررات RID، حمل کالای خطرناک

<sup>۱</sup> - Convention Concerning International Carriage by rail of 9 may 1980

<sup>۲</sup> - انگلستان، ترکیه، تونس، سوریه، سوئیس، سوئد، اسپانیا، اسلوانی، رومانی، پرتغال، لهستان، نروژ، هلند، مراکش، موناکو، مقدونیه، لوگزامبورک، لتونی، لیختن اشتاین، لبنان، ایتالیا، ایرلند، عراق، مجارستان، یونان، آلمان، فرانسه، فنلاند، دانمارک، چک، کرواسی، بلغارستان، بوسنی هرزگوین، بلژیک، اتریش، الجزایر، آلبانی، ایران، صربستان، لیتوانی، اوکراین

و مواد منفجره باید بر اساس مقررات این ضمیمه انجام پذیرد در صورت قصور متصدی حمل و نقل، راه آهن مسئول جبران خسارت خواهد بود. در مقررات RID به جنبه های فنی حمل این گونه کالاها چون شیوه حمل و نقل، بارگیری، تخلیه، و وظایف و تعهدات طرفین قرارداد حمل و نقل نسبت به حمل کالای محترقه و خطرناک پرداخته شده است و سخنی در رابطه با مبنای مسئولیت و موارد معافیت از آن برای متصدی حمل به میان نیامده است بنابراین ضروری است برای تبیین مسئولیت متصدی به مقررات CIM رجوع کنیم. مقررات CIM با توجه به بند ۱ ماده ۱: "در مورد هرگونه قرارداد حمل کالا با راه آهن به صورت پرداختی هرگاه محل بارگیری کالا و محل پیش بینی شده برای تحویل در دو کشور مختلف عضو قرار داشته باشد اعمال می شود این امر ارتباطی با محل کار و ملیت طرفین قرارداد حمل ندارد". ماده ۹ مقررات CIM در مورد کالای خطرناک است، به موجب آن: "هرگاه ارسال کننده از وارد کردن موارد الزامی RID غفلت کند، حمل کننده می تواند چنان چه که شرایط اقتضا کند در هر زمانی بار را تخلیه و یا کالا را خراب کند یا آن ها را بی خطر سازد بدون این که غرامتی بابت آن ها پرداخت نماید مگر این که از ماهیت خطرناک کالا در هنگام بارگیری آگاه بوده باشد" پس در این حالت با تحقق دو شرط خسارتی متوجه حمل کننده نخواهد بود: ۱- موارد الزامی RID توسط فرستنده در بارنامه قید نشود. ۲- حمل کننده نسبت به ماهیت خطرناک کالا بی اطلاع باشد. ماده مزبور فقط در خصوص معافیت از مسئولیت برای حمل کننده جاهل به ماهیت آن سخن گفته است ولی مبنای مسئولیت را بیان نکرده است، البته ماده ۳۹ به مسئولیتی که در اثر حمل مواد هسته ای و رادیواکتیو که از کالاهای نامبرده شده در مقررات RID است، ایجاد می شود، پرداخته که به موجب آن، حمل کننده مواد هسته ای در مورد نقص و خسارت ناشی از حوادث هسته ای از مسئولیتی که به موجب قرار داد حاضر بر عهده ی او می باشد معاف می شود و بهره بردار فعالیت هسته ای یا جانشین او مطابق با قوانین و مقررات کشورناظر بر مسئولیت انرژی هسته ای، مسئول این خسارات خواهد بود" پس در این مورد باید به قوانین داخلی هر کشور که در این زمینه جاری است رجوع نمود. در حالت کلی ماده ۲۳ مقررات CIM (۱۹۹۹) در باب مسئولیت متصدی این گونه مقرر می دارد: "حمل کننده بابت خسارت ناشی از مفقود شدن تمام یا بخشی از کالا از زمان قبول مسئولیت تا تحویل کالا بدون لحاظ زیر ساخت های راه آهنی مورد استفاده، مسئول است"، آنچه از این ماده مستنبط است، پذیرش سیستم "فرض مسئولیت" است چرا که متصدی می تواند با اثبات موارد مندرج در بند ۲ و ۳ از مسئولیت معاف شود یعنی متصدی باید برای معافیت، غفلت مدعی یا دستورات اشتباه وی یا عیب ذاتی کالا یا اوضاع و احوال غیر قابل اجتناب (بند ۲) و مخاطرات ذاتی (بند ۳) را اثبات کند و صرف اثبات بی تقصیری کفایت نمی کند. و با توجه به ماده ۳ و ۵ مقررات CIM این فرض قانونی حتی با تراضی طرفین تغییر ناپذیر است و متصدی را از اثبات موارد مذکور برای رهایی از مسئولیت بی نیاز نمی کند چرا که گفته می شود هدف اصلی تدوین کنندگان این مقررات (کوتیف): ۱- یکنواخت نمودن قوانینی است که در حمل و نقل ریلی اعمال می شود ۲- ایجاد یک نظم حقوقی در روابط اطراف قرارداد حمل و نقل است و بنابر نظر برخی از حقوقدانان این مقررات و ضوابط تعیین شده توان تامین حقوق اطراف قرارداد را دارد. (قهرمانیان، ۱۳۶۳: ۸۹). موارد معافیت از مسئولیت که در ماده ۲۳ مقررات ۱۹۹۹ مطرح شده با آن چه که با عنوان موارد معافیت در قانون تعرفه آمده شباهت زیادی دارد که این موارد به شرح زیر است:

۱- خسارت به کالا به علت فقدان بسته بندی کافی یا مناسب کالا که در بند "ج" ماده ۱۷۱ تعرفه نیز به آن اشاره شده است. همانطور که می دانیم تعهد به بسته بندی مناسب بر عهده ی فرستنده است مگر آن که خلاف آن توافق شود. بسته بندی

باید به گونه ای باشد که از کالا در مقابل هر گونه خطری محافظت نماید. با توجه به بند ۲ ماده ۱۹ مقررات ۱۹۹۹ " بسته بندی باید مطابق مقررات جاری ایستگاه مبدا انجام گیرد" ولیکن فرستنده باید بسته بندی و لفاف نمودن محموله های خود را باید دستورالعمل های گمرکی مطابقت دهد، منظور از گمرک، گمرک هر دو کشور که بارگیری و تخلیه در آن جا انجام می پذیرد، است. لذا فرستنده مسئول تمامی خسارات ناشی از فقدان یا نقص در بسته بندی می باشد مگر این که فقدان یا نقص ظاهر باشد که در این صورت مسئولیت متوجه متصدی حمل و نقل خواهد بود چرا که "متصدی نباید اقدام به حمل کالای خطرناکی کند که بسته بندی آن ها نادرست بوده یا در جریان سفرهای قبلی معیوب شده است در مورد کالاهای خطرناک نوع، کیفیت و دوام بسته بندی کالاهای خطرناک باید به گونه ای باشد که با توجه به طول مسیر، سختی آن، شیوه ی حمل و نقل، ماهیت کالای همراه و... عرفا تناسب داشته و منجر به ایجاد مخاطرات ناگهانی نشود" (السان، ۱۳۸۷: ۲۱۲).

۲- انجام بارگیری توسط فرستنده یا گیرنده که بند "ی" ماده ۱۷۱ آن جا که بیان می دارد هر گاه عیب و نقص یا کسر یا فقدان در اثر دخالت و اشتباه و خطای صاحب بار ایجاد شود راه آهن از مسئولیت معاف است، اشاره می کند. بند ۱ ماده ۱۳ مقررات ۱۹۹۹ در مقام پاسخ به این سوال است که وظیفه ی بارگیری بر عهده کیست؟ که به موجب آن: "فرستنده و حمل کننده در مورد این که مسئولیت بارگیری و تخلیه بر عهده کیست با هم به توافق می رسند" که در صورت عدم توافق این مسئولیت بر عهده ی متصدی حمل و نقل خواهد بود مگر در مورد واگن هایی که به صورت کامل و پر بارگیری می شوند که با توجه به بند ۱ ماده ۱۳ این تعهد بر عهده فرستنده خواهد بود.

۳- خسارات ناشی از غیر اصولی و نادرست و ناقص بودن توضیحات و شمارش بسته ها که به دلیل اشتباهات صاحب کالا است که در بند "ز" و "ی" ماده ۱۷۱ به آن اشاره شده است.

### نتیجه گیری و دستاورد علمی پژوهشی

با توجه به تحولات سریع و رو به تکامل تکنولوژی و روند رو به رشد حمل چنین کالاهایی ضروری است تمامی مطالعات در این خصوص منسجم گردد و راه کارهایی برای جبران خسارات ناشی از حمل این گونه کالاها ارائه گردد به عنوان هدف مسئولیت مدنی، اصل بر این است که هر جا زیانی باشد، تعهد به جبران آن نیز باشد. اولین مرحله در تعیین مسئولیت متصدی حمل، تعیین علم و جهل متصدی به ماهیت کالای موضوع حمل می باشد که اگر نسبت به کالای مزبور، جاهل باشد تعهد وی تغییر می کند و تعهد او به مانند تعهد وی نسبت به کالای عادی می شود. اهمیت اطلاع رسانی در خصوص ماهیت کالاهای محترقه و خطرناک به اندازه ای است که اگر ترک شود، ارسال کننده مسئول جبران خسارت شناخته می شود. علم حقوق در صدد آن است که هیچ ضرری بدون جبران باقی نماند بویژه زیان های ناشی از حمل این نوع کالاها چرا که گاهی زیان وارده آنقدر چشم گیر است و موجب آلودگی های زیست محیطی می شود که حتی مدت ها اوضاع به حالت اولیه اعاده نمی شود.. اما متأسفانه با افزایش میزان مخاطرات حمل این نوع کالاها، قوانین راه استننا را در پیش گرفته اند که این که ماده ۷ قانون اصلاح قانون بیمه اجباری وسایل نقلیه موتوری در مقابل اشخاص ثالث مصوب ۱۳۸۷، جبران خسارات مستقیم و یا غیر مستقیم ناشی از تشعشعات اتمی و رادیو اکتیو را از شمول این ماده خارج دانسته است یا در آیین نامه تعرفه حمل کالا و مسافر با راه آهن علی رغم این در مواد ۱۶۷ تا ۱۷۵ به مسئولیت راه آهن پرداخته اما دقیقاً میزان مسئولیت متصدی را بیان نکرده و در انتها به بررسی موارد معافیت راه آهن پرداخته است. به هر حال مقنن باید با توجه به اسناد بین المللی نسبت به تدوین مقررات خاص و جامع که بتواند همه شقوق را در بر بگیرد، اقدام نماید.

منابع

۱. اعلائی فرد، محمد علی (۱۳۸۷). *حقوق دریایی*، انتشارات نخل دانش، چاپ اول.
۲. السان، مصطفی (۱۳۷۸). «*تعهد به ایمنی متصدی در قراردادهای حمل کالای خطرناک*»، پژوهشنامه حمل و نقل، سال پنجم، شماره سوم.
۳. ایزانلو، محسن و صمدی، افروز (۱۳۹۲). «*مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل در حقوق ایران و کنوانسیون های بین المللی سی ام آر، ورشو*»، پژوهشنامه حمل و نقل، سال دهم، شماره چهارم.
۴. پیران، حمیدرضا، سعیده زرآبادی، زهرا سادات، زیاری، یوسفعلی، ماجدی، حمید. (۱۳۹۸). *تبیین شاخص های حمل و نقل پایدار شهری با بهره‌گیری از معادلات ساختاری (مورد پژوهی: خطوط ۱ و ۲ متروی تهران)*، فصلنامه جغرافیا (برنامه ریزی منطقه ای).
۵. جعفری لنگرودی (۱۳۸۱). *محمد جعفر، مبسوط در ترمینولوژی حقوقی*، جلد چهارم، تهران: گنج دانش، چاپ اول.
۶. حسن تبار، مهدی (۱۳۹۲). *مسئولیت مدنی ناشی از کالای آسیب رسان در نظام حقوقی ایران و کامن‌لا*، پایان-نامه‌ی کارشناسی ارشد حقوق خصوصی، دانشگاه آزاد اسلامی واحد تهران مرکز.
۷. صفایی، سید حسین، رحیمی، حبیب الله، (۱۳۹۰). *مسئولیت مدنی (الزامات خارج از قرارداد)*، انتشارات سمت، چاپ دوم.
۸. عمید، حسن، (۱۳۶۲). *فرهنگ فارسی عمید*، تهران: انتشارات امیر کبیر انتشارات امیر کبیر، چاپ هجدهم.
۹. قهرمانیان، شاهین، (۱۳۶۳). *حمل کالا با راه آهن - حدود مسئولیت*، مجله صنعت حمل و نقل، شماره بیستم.
۱۰. کاتبی، حسینقلی، (۱۳۵۳). *حقوق تجارت*، انتشارات مصور، چاپ چهارم.
۱۱. کاتوزیان، ناصر، (۱۳۸۴). *حقوق (اموال و مالکیت)*، تهران: نشر میزان.
۱۲. کاتوزیان، ناصر، (۱۳۸۶). *الزام‌های خارج از قرارداد (ضمان قهری)*، جلد اول، تهران: انتشارات دانشگاه تهران.
۱۳. لوئیس معلوف (۱۳۶۴). *المنجد*، نشر آرمان، چاپ دوم.
14. ADR[European Agreement Concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road],2003.
15. Berlingieri, Francesco (2009).Comparative Analysis of the Hague- visby, Hamburg and Rotterdam Rules.
16. Carr, Indira(2009). International Trade Law, Routledge-Cavendish, 4<sup>th</sup> ed.
17. Convention Concerning International Carriage by rail of 9 may ( 1980).
18. Convention Concerning International Carriage by rail (1999).
19. Convention Concerning International Goods Traffic by Rail Way(1951).1 November (SMGS).
20. Fleming,John G, ( 1992).The Law of Torts, Sydney: Law book Company limited, 8<sup>th</sup> ed.
21. Hague/Hague Visby Convention( 1928/1968).
22. Hamburg Rules. (1978).
23. Hill,D.J and Messent,A.D(1984).CMR: Contracts for the International Carriage Of Goods by Roud, London:Lloyds of London.
24. Julian Cook et al, ( 2014) Voyage Chapters, CPR Press.
25. Rodemann, Hendrik, Templar, Simon(2014). The enablers and inhibitors of intermodal rail freight between Asia and Europe. Journal of Rail Transport Planning & Management.



26. Rotterdam Rules, (2009).
27. Thana, Elson, Shippers (2010). Obligations and Liabilities under Rotterdam Rules, Master Thesis, Supervised by Abhinayan Basu Bal, University of Lund.
28. Wilson, John Furness (2010). carriage of goods by sea, London: Pearson, (7<sup>th</sup> ed).