

حقوق حمل و نقل

بين المللى

حمل و نقل دریایی:

خطوط کشتیرانی با حمل کالا از طریق راههای آبی سهم عمده ای در جابجایی کالا دارند به ترتیبی که حمل کالا توسط کشتیرانی بیشترین رقم را در حمل و نقل دریایی به خود اختصاص داده است. بدین ترتیب عمده ترین وسیله حمل و نقل کالا کشتیرانی تجاری یا باربری از طریق راههای آبی می باشد. و امروزه با توجه به پیشرفت علم و تکنولوژی و توسعه صنعت حمل و نقل خصوصا در حوزه دریایی کشتیهای بزرگ اقیانوس پیما و تانکرهای بزرگ نفتی حوزه عملکردشان را هر چه وسیعتر از گذشته در همه جای این کره خاکی گسترش داده اند با گسترش فعالیتهای گوناگون دریایی و افزایش حجم مبادلات بازرگانی بین کشورها اهمیت حمل و نقل کالا بین کشورها بیش از پیش جلوه گر شده است بطوری که سهم عمده ای از ارزش افزوده بخش حمل و نقل متعلق به فعالیتهای جابجایی از طریق دریاست. امروزه ناوگانهای قوی تجاری در بازرگانی جهان اثر مثبت و تعیین کننده دارد و می تواند در واردات و صادرات کشورها نقش موثر ایفا نماید تخصص های علمی و دانشگاهی در زمینه های مختلف حمل و نقل گواه دیگری بر اهمیت جابجایی کالا توسط ناوگان حمل و نقل دریایی است.

حمل و نقل ریلی:

حمل و نقل ریلی (راه آهن)

سابقه قانونگذاری و احداث راه آهن در ایران

راه آهن ایران تاریخ بس طولانی دارد. و بواسطه موقعیت جغرافیایی و سیاسی و اقتصادی ایران در دوران گذشته خاک کشورمان از لحاظ مسیر تردد بار و مسافر و حمل و نقل مورد توجه کشورهای قدرتمند جهان و نیز کشورهای همسایه قرار گرفته است. صرف نظر از وقایع سیاسی و تاریخی که بر سر احداث خط راه آهن کشورمان بود آمده است. نهایتاً در سال ۱۸۷۸ میلادی آقای «آلن» نماینده یک شرکت فرانسوی امتیاز احداث خط آهن رشت به تهران را از دولت ایران گرفت. ولی این امتیاز نیز عملی نشده و سرانجام در سال ۱۸۸۸ یک شرکت بلژیکی احداث خط آهن رشت به تهران را آغاز کرد. بعدها کشورهای انگلیس و روسیه نیز در مورد احداث خط آهن های کوتاه برای مقاصد تجاری خود اقدام کردند تا اینکه قرارداد احداث راه آهن جلفا به تبریز بر اساس قراردادی در سال ۱۹۱۳ در تهران بین کشور ایران و بانک «استقراضی روسیه» به امضا رسید. و در خاک ایران بین جلفا و تبریز کشیده شد. همچنین در سال های ۱۹۱۸ و ۱۹۱۹ خط آهن زاهدان به میرجاوه نیز توسط هندی ها و انگلیسی ها کشیده شد و به این ترتیب خط آهن سراسری ایران تکمیل گردید.

همچنین در سال ۱۳۰۴ قانون اجازه ساختن خطوط آهن اصلی به تصویب رسید و به موجب آن به دولت اجازه داده شد نسبت به احداث راه آهن در کشور اقدام نماید.

سابقه قانون گذاری راه آهن ایران به مصوبه هایی بر می گردد که در سالهای اولیه تأسیس راه آهن ایران بر حسب نیاز و به صورت مقطعی به تصویب مجلس وقت می رسید و قانون مربوط به حمل و نقل بوسیله راه آهن به سال ۱۳۱۷ بر می گردد که مصوبه ۶۷ ماده توسط هیئت وزیران تصویب و نحوه و مراحل و چگونگی حمل و نقل با راه آهن را بیان کرده بود و از اول سال ۱۳۱۸ به مورد اجرا گذاشته شد. و بر اساس همین مصوبه به عنوان قواعد حاکم بر حمل و نقل راه آهن شبکه حمل و نقل ریلی مورد بحث و بررسی قرار گرفت. و در حال حاضر نیز راه آهن جمهوری اسلامی ایران بر اساس مصوبه مذکور در مورد حمل و نقل و نیز مطابق قانون تشکیل شرکت سهامی راه آهن جمهوری اسلامی ایران و اساسنامه آن مصوب ۱۳۶۶ اداره می شود. مقررات مربوط به حمل و نقل کالا و مسافر در راه آهن به چند بخش تقسیم شده است:

الف- مقررات مربوط به مسافرت

ب- مقررات مربوط به حمل بار و بنه مسافری (توشه)

پ- مقررات مربوط به بار

ت- مقررات مربوط به حمل حیوانات زنده

ج- مقررات مربوط به حمل وسائط نقلیه

د- حمل مواد محترقه و منفجره

ه- هزینه های متفرقه

با توجه به آنچه که گفته شد راه آهن یکی از مؤثرترین وسیله ها برای حمل و نقل مسافر و بار می باشد که در سطح جهانی از اهمیت ویژه ای برخوردار است. و اهمیت حیاتی آن برای جهانیان در ادوار و زمانهای مختلف و خصوصاً در جریان جنگ جهانی دوم روشن شده است. و بدین جهت توسعه و گسترش آن روز به روز در جهان و نیز در کشور ما بیشتر می شود.

راه آهن در بند ۳۵ ماده یک آیین نامه اصلاحی راهنمایی و رانندگی مصوب ۱۳۴۷ به این صورت تعریف شده است: راه آهن - ریل های آهنی موازی ثابتی است که لوکوموتیوها و قطارها بر روی آن حرکت می کند. انواع قراردادهای حمل و نقل در راه آهن با توجه به قواعد و مقررات مصوب موجود و معتبر در امر حمل و نقل ریلی می توان قراردادهای حمل و نقل ریلی یا راه آهن را در دو بخش به شرح ذیل مطالعه کرد.

الف- قرارداد حمل مسافر و (توشه)

ماده ۱ مقررات مربوط به مسافرت با راه آهن مقرر می دارد: اشخاصی که با وسائط نقلیه راه آهن مسافرت می نمایند باید قبلاً از ایستگاه مبدأ یا نماینده رسمی فروش بلیط راه آهن، بلیط مسافرت، تحصیل نمایند. و در تبصره ماده یک مقرر داشته است که راه آهن دولتی ایران می تواند نمایندگی فروش بلیط راه آهن را به شرکت ها و مؤسسات اعم از دولتی یا خصوصی واگذار نماید. همچنین در ماده ۳۴ قانون مذکور در مورد مجوز حمل توشه و میزان توشه ای که مسافر می تواند در مسافرت با راه آهن همراه خود ببرد مقرر می دارد: مسافر می تواند کیف های دستی و بسته ها و جامه دانه های کوچک محتوی لوازم شخصی را با خود در کوبه مسافری بدون پرداخت کرایه حمل نماید. مشروط بر اینکه ابعاد هر یک از این بسته ها و جامه دانه ها از حدود ۷۵ سانتی متر زیاد تر نباشد و وزن مجموع بسته ها که یک نفر با خود حمل می کند، از ۳۰ کیلوگرم بیشتر نباشد.

تبصره ۱- هر مسافر می تواند بجز بسته های مجازی که در کوبه حمل می نماید، یک بسته خوراکی یا میوه و سبزی که وزن آن از ۱۰ کیلوگرم و ابعاد آن از ۷۵ سانتی متر بیشتر نباشد، همراه داشته باشد.

تبصره ۲- حد اکثر محلی که یک نفر مسافر برای حمل بسته های همراه خود در قطار می تواند اشغال نماید، فقط جای بالا سر و زیر محل نشستن اوست. و این قبیل اشیاء نباید طوری باشد که باعث زحمت مسافری و تنگ کردن جا و معیوب کردن واگن شود.

با توجه به آنچه که تا کنون در باره حمل و نقل مسافر از طریق راه آهن گفته شده است، به نظر می رسد که اخذ بلیط برای مسافرت از طریق راه آهن در واقع قرار داد حمل و نقل بین مسافر و راه آهن می باشد و کلیه شرایطی که راه آهن برای مسافر و حقوق مسافر تعیین نموده، و تکالیفی را که برای حمل مسافر برای قطار تعیین نموده، بایستی با ارائه بلیط راه آهن خود را مطیع آن قلمداد کند و به همین اساس مقررات ۱ تا ۶۶ از مقررات مربوط به حمل و نقل در راه آهن، به حمل مسافر و توشه اختصاص داده شده است.

در ماده ۹ مقرر شده است: مسافر باید در تمام مدت مسافرت بلیط خود را در دسترس داشته و هر وقت که مامورین قطار بخواهند ارائه نمایند. مسافرینی که بلیط خود را گم کنند، و یا نتوانند آن را به مامورین مربوطه ارائه نمایند، در حکم مسافر بدون بلیط تلقی خواهند شد. در مواد بعدی به مسئولیت مسافران در نگهداری از اموال و توشه و کالاهای همراه خود تاکید شده و مقرر شده است که در صورت اتلاف یا مفقود شدن کالاهای مسافر، راه آهن و مسئولین قطار مسئولیتی نخواهند داشت. و به استناد مواد ۳۶ و ۳۷ قانون مذکور حمل و نقل کالای تجاری، حتی به اندازه هائی که بعنوان توشه تعریف شده است، ممنوع می باشد، مگر در حد نمونه ای که برای معامله حمل و نقل شود و بیشتر از بار مجاز به عنوان توشه نباشد.

اگر مسافر توشه را به انبار راه آهن تحویل داده باشد، ماده ۶۲ قواعد مذکور در مورد مدت مرور زمان برای تحویل و اخذ آن توسط صاحب کالا، مقرر می دارد: اگر تا ۶ ماه از تاریخ ورود توشه به انبار مقصد، صاحب توشه برای دریافت توشه خود مراجعه نکند، راه آهن اختیار دارد بصورت حراج آن را بفروشد و انبارداری و هزینه های متعلقه را از وجوه حاصله برداشت نماید. و به در آمد مربوطه منظور و بقیه را به حساب در آمد های متفرقه راه آهن منظور نماید. ضمناً چنانچه در ظرف مدت پنج سال از تاریخ حراج، صاحب توشه با ارائه مدارک لازم مراجعه نماید، مبلغ مازاد از در آمد برگشت و به نامبرده پرداخت خواهد شد. بعد از پنج سال هیچ گونه ادعائی پذیرفته نخواهد شد.

تبصره: در صورتی که توشه وارده فاسد شدنی باشد، راه آهن اختیار دارد بعد از انقضای مهلت در ماده ۶۰ (حد اکثر ۲۴ ساعت) آن را حراج نماید. همچنین در ماده ۶۳ تا ۶۶ قانون مذکور، در مورد مسئولیت راه آهن برای حفظ اموال مسافران بعنوان توشه و خرده بار (کالای همراه مسافر) پرداخته و راه آهن را در موارد وقوع حوادث غیر مترقبه و (فرس ماژور) مبری از مسئولیت داشته است. و نیز اگر قسمتی از کالا معیوب شود، یا تلف و مفقود شود، به استناد ماده ۶۴ قانون مذکور راه آهن موظف به پرداخت تفاوت قیمت و خسارت وارده بوده و حق اخذ کرایه بابت نگهداری کالا را ندارد و در صورتی - که اخذ شده باشد، استرداد خواهد شد.

ماده ۶۳ مقرر می دارد: هر گونه خسارتی که از نقص لفاف و عدم استحکام بسته ها و یا عدم مراجعه در موعد مقرر تحویل توشه و یا فقدان قبض توشه رخ دهد، و همچنین خسارات 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 بار بندی شده باشد پیش آید، و نیز خساراتی که بر اثر حوادث و سوانح آتش سوزی غیر قابل اجتناب (فرس ماژور) به محموله توشه وارد شده باشد، مسئولیت آن متوجه راه آهن نخواهد بود. همچنین مقررات مذکور در مورد هزینه های باربری برای راه آهن و یا مسافران مقرر داشته است:

ماده ۱۴۲ - عمل باربری توشه مسافری یا محمولاتی که با نرخ توشه حمل می شوند بعهد راه آهن خواهد بود و از این بابت حقی دریافت نخواهد شد. ضمناً انتقال محموله از وسیله نقلیه صاحب بار به انبار و بالعکس فقط در مواردی بعهد راه آهن است که وسیله نقلیه صاحب بار بتواند وصل به سکوی انبار قرار گیرد و اگر بین انبار و محل توقف وسیله نقلیه صاحب بار فاصله ای وجود داشته باشد، حمل توشه در این فاصله بعهد صاحبان توشه خواهد بود.

ب - قرار داد حمل بار :

از جمله مهمترین و مؤثرترین نقش راه آهن در حمل و نقل، حمل بار می باشد که در فصل سوم از مقررات راه آهن جمهوری اسلامی ایران از مواد ۶۷ به بعد قید شده است. در ماده ۸۲ در تعریف بار نامه راه آهن مقرر شده است: بارنامه به منزله قرارداد حمل و نقل تلقی می شود و باید حاوی مشخصات بار از حیث وزن و تعداد و علامت، مبدأ و مقصد و نام و نشانی گیرنده و فرستنده بار و سایر قیود و تذکرات لازم باشد و باید از طرف فرستنده یا تحویل دهنده بار امضاء شود. و نیز ماده ۸۱ مقرر می دارد: راه آهن در مقابل هر باری که برای حمل قبول می نماید، بارنامه صادر و کلیه وجوه بابت کرایه و هزینه های حمل و نقل را در آن قید می کند. ملاحظه می شود که از نظر مقررات حمل و نقل ریلی بارنامه صادره برای حمل بار بدون توجه به مقدار، نوع جنس و سایر کیفیات و مشخصه های آن بعنوان قرار داد حمل و نقل تلقی می شود. ولی توضیح این نکته ضروری است که هر چند بنا به صراحت قانون گذار، بارنامه حکم قرار داد حمل و نقل را هم دارد ولی طرفین می توانند در مورد نحوه و شرایط حمل بار با راه آهن توافقاتی را نمایند که انجام کار را تسهیل نموده و بر خلاف قوانین و قواعد آمره راه آهن هم نباشد. به نظر می رسد همانند سایر روشهای حمل و نقل وجود بارنامه برای باربری های متفرقه طرفین را از تنظیم قرار داد جداگانه ای بعنوان قرار داد حمل و نقل بی نیاز می کند و در صورت بروز اختلاف حقوق طرفین تابع عمومات قانون خواهد بود. ولی در مورد حمل و نقل هائی که در تجارت انجام می گیرد و مستلزم تکرار است، قطعاً برای حفظ منافع طرفین، تنظیم قرار داد حمل و نقل ضروری می باشد. طبق ماده ۸۰ مقررات حمل و نقل با راه آهن، حمل و نقل اشیاء زیر بعنوان بار با راه آهن ممنوع اعلام شده است :

۱- بسته هائی که دارای ابعاد و وزن و یا کیفیات و خصوصیات باشند که قابل حمل با راه آهن نباشند.

۲- مواد محترقه، مواد منفجره، مواد شیمیائی و اسید های قوی .

۳- گوشت، ماهی و موادی که سریع فاسد می شوند .

۴- جواهر ، مسکوک و اسکناس و تمبر و فلزات گرانبها و اوراق بهادار .

۵- هر نوع مواد دیگری که حمل و نقل آنها با راه آهن ممنوع اعلام شده باشد.

ماده ۱۳۵ قانون راه آهن در تعریف عمل باربری مقرر داشته :

باربری محمولات شامل دو عمل زیر می باشد :

الف - بارگیری واگن در مبدأ که ممکن است مستقیماً از وسائط نقلیه صاحب کالا به واگن انجام گیرد و یا از راه تخلیه کالا به انبار و یا بار انداز و انتقال آن به واگن.

ب - تخلیه واگن در مقصد که ممکن است مستقیماً از واگن به وسائط نقلیه صاحب کالا بارگیری شود و یا از راه تخلیه به انبار و یا بار انداز و انتقال آن به وسائط نقلیه خصوصی.

همچنین به استناد ماده ۶۸ قانون حمل بار با راه آهن صاحب کالا که برای حمل و نقل بار کالای خود به راه آهن، مراجعه می کند بایستی فرم اطلاعات (اظهارنامه) بار را به شرح ذیل تکمیل نموده و به راه آهن تحویل دهد.

تاریخ تقاضا، نام کامل و نشانی فرستنده، نام کامل و نشانی گیرنده، مبدأ، مقصد، نوع و مشخصات جنس، وزن حقیقی جنس، تعداد و علامت بسته-ها، نوع بسته بندی و سایر مشخصاتی که در برگ تقاضای بار (اظهارنامه) ذکر شده است.

راه آهن یا ایستگاه مشخص راه آهن که برای حمل بار مشخص شده است بایستی پس از دریافت تقاضای حمل بار یا همان اظهارنامه محل قرار دادن و بار را در سکوی بارگیری راه آهن یا انباری کالا و بار را که بایستی ابتدا در آنجا گذارده شود مشخص نماید و آن را در دفتر مخصوص ثبت نماید و شماره و ردیف آن را مشخص نماید و مخصوصاً در مورد تعداد بسته ها و نوع جنس و بسته بندی آن را مشخص نموده و برحسب آن کالا را برای بارگیری تحویل می گیرد. و همچنین طبق مقررات حمل بار راه آهن اگر برای یک باری که برای حمل توسط راه آهن به ایستگاه راه آهن آورده شده است مراحل مربوط به اظهارنامه و فرم بار تکمیل و طی نشود نه تنها آن بار قابل حمل نمی باشد و راه آهن هیچ مسئولیتی در قبال آن نداشته و می-تواند از صاحب کالا حق الارض یا اجاره بهای اشغال حمل را بخواهد. در حمل و نقل بار در راه آهن به استناد مقررات مندرج واگن های بار که به مقصد می رسد اگر تخلیه آنها به عهده حساب بار باشد و یا نوع و جنس و توضیحات مندرج در بارنامه حضور بار را در تخلیه ایجاب نماید و یا اینکه واگن در خط انبار و بارانداز خصوصی صاحب بار گذارده شود و در مواردی که طبق تقاضای صاحب کالا واگن در خطوط فرعی باید تخلیه شود در آنجا بارانداز یا انبار کافی برای تخلیه و حفاظت محموله موجود نباشد و چنانچه پس از گذاردن واگن در محل تخلیه در مهلت مقرر اقدام به تخلیه آن نشود باید حق توقف به مأخذ نرخ مندرج در مواد قبلی از صاحب بار گرفته شود و مهلت تخلیه بار ۷ روز می باشد و در صورتی که پس از ۷ روز از تاریخی که واگن برای تخلیه گذارده شده از طرف گیرنده بار اقدام به تخلیه آن نشود انبار یا ایستگاه مقصد حق خواهدداشت با تنظیم صورتجلسه واگن را تخلیه نماید و در این صورت چنانچه بارگیری محموله در مبدأ به عهده فرستنده بوده است هرگونه ادعایی که از طرف صاحب بار نسبت به خسارات وارده به کالا و یا کسر محموله شود به-عهده راه آهن نخواهد بود.

در مورد موارد مذکور این نکته قابل ذکر است که تعداد واگن هایی که روزانه باید در انبارهای اختصاصی و یا خط فرعی مربوط به گیرنده یا به طور کلی در نقاطی که تخلیه محمولات به عهده گیرنده است تخلیه شود باید

متناسب با قدرت متعارف تخلیه گیرنده باشد مگر اینکه گیرنده بدون رعایت قدرت متعارف خود تعداد بیشتری واگن را به یک مقصد در یک روز بارنامه نماید. در این صورت مسئولیت تأخیر در تخلیه متوجه صاحب بار خواهد بود. و همچنین توضیح این نکته به استناد مقررات مندرج لازم است که تشخیص اینکه توقف اضافی واگن ها برای بارگیری یا تخلیه در مبدأ یا مقصد که ناشی از تعلل صاحب بار می باشد یا خیر، به عهده مسئول وقت ایستگاه یا انبار مربوطه می باشد که صاحب کالا می تواند معاذیر قانونی احتمالی را در مورد معطل شدن خود ارائه نماید. ماده ۱۵۶ قانون مذکور مقرر می دارد:

«در مورد احتساب مدت توقف واگن کسر از ۲۴ ساعت، ۲۴ ساعت تمام محسوب خواهد شد و تعطیلات رسمی به حساب ایام مهلت معافیت محسوب نمی-شود.»

و نیز ماده ۱۵۱ قانون مذکور در مورد مدت مجاز برای بارگیری و تخلیه مقرر می دارد:

«برای بارگیری و یا تخلیه هر واگن از ساعت ۲۴ روز واگذاری واگن مدت ۲۴ ساعت مهلت داده می-شود و برای واگن هایی که بر اثر مسامحه و یا تعلل صاحب کالا و یا به عللی که متوجه فرستنده و یا گیرنده کالا می باشد عمل تخلیه آنها بیش از مهلت مقرر به تعویق افتد و همچنین برای واگن هایی که در اختیار صاحبان کالا یا نمایندگان آنها جهت بارگیری گذارده می شود در ظرف مهلت مقرر بارگیری نشوند و یا پس از بارگیری به عللی که مربوط به فرستنده است معطل بمانند و بیش از مهلت مقرر توقف نمایند مشمول پرداخت حق توقف واگن به قرار زیر می-باشد: در مورد واگن های دومحوره پس از وضع مهلت مقرر در هر ۲۴ ساعت یا کسر آن ۵۰۰ ریال . واگن های چهارمحوره ۱۰۰ریال و واگن های ۶محوره ۱۵۰۰ ریال می باشد (این ارقام طبق مصوبه های جدید افزایش یافته است).

تبصره نرخ حق توقف واگن های یخچال دار مجهز به دستگاه های سردکننده پنجاه درصد اضافه بر حق توقف واگن های معمولی خواهد بود.

-تأدیه خسارت بار در حمل و نقل ریلی (مسئولیت مدنی)

در مورد خسارت بار که در اثر بسته بندی نادرست و یا عدم اعلام شرایط بار از سوی صاحب کالا انجام شده باشد راه آهن قبول مسئولیت ننموده و در مواد مختلفی راه آهن را از قبول این مسئولیت مبری اعلام کرده است.

ماده ۱۷۱ قانون مذکور در این مورد مقرر می-دارد:

« مسئولیت عیب و نقص و کسر یا فقدان کالاهایی که راه آهن به موجب برنامه تحویل گرفته با توجه به مفاد مواد ۱۶۸ و ۱۶۹ در موارد زیر به عهده راه آهن نیست:

الف: هرگاه عیب و نقص و یا خسارت و فقدان محموله در اثر خواص طبیعی کالا از نظر کیفیت ذاتی فرس ماژور و قضایایی که غیرقابل جلوگیری باشد. حوادث طبیعی (سیل، زلزله، رعدوبرق و آتش سوزی و نظایر آن) تبعیت از قوانین جاریه کشور (مقررات جلوگیری از قاچاق و مقررات قرنطینه و نظایر آن) و همچنین تأخیر در ترخیص کالا از راه آهن بوجود آید.

ب) در صورتی که صندوق یا لفاف کالاهایی که برای حمل عرضه می شود به ظاهر سالم باشد ولی به علت عدم تناسب عدل بندی و لفاف با نوع جنس خساراتی از قبیل آبدیدگی، آلودگی، شکستگی، و یا تبخیر و از این قبیل، متوجه محموله شود.

ج) در مورد خسارت وارده به محمولاتی که طبق اصول فنی باربندی و عدل بندی نشده باشند.

د) هرگاه محموله اشیاء قابل انفجار و سریع-الاشتعال باشد با رعایت ماده ۱۳۰.

ه) در مورد حمل حیوانات زنده (یعنی راه آهن در قبال فوت شدن و آسیب دیدگی حیوانات مسئولیتی قبول نمی کند).

و) هرگاه برگ های بهادار، مسکوکات، اسکناس، جواهرات، تمبر، محمولات پستی، فلزات گرانبها و مصنوعات آنها و یا اشیاء باستانی باشد با رعایت ماده ۸۰.

ز) در مورد کالاهایی که بارگیری و تخلیه آنها در مبدأ و یا مقصد به وسیله راه آهن انجام نشود راه آهن نسبت به کسر تعداد مسئولیتی نخواهد داشت و از لحاظ وزن در صورتی که در مبدأ توزین شده باشد جبران کسر وزن به عهده راه آهن است.

ح) واگن هایی که در مبدأ بوسیله صاحب کالا یا نماینده او ویا فرستنده پلمپ و یا قفل می شود و در مقصد پلمپ یا قفل سالم تحویل می گردد.

ط) هرگاه عیب و نقص و یا کسر و فقدان در اثر دخالت و یا اشتباه و خطای صاحب بار و یا نماینده او بوجود آید.

ی) در مواردی که تلف یا ضایع شدن کالا ناشی از تعدی یا تفریط راه آهن نباشد»

با توجه به آنچه که بیان شده راه آهن در موارد مذکور خود را مبری از مسئولیت داشته و مسئولیت را به عهده صاحب کالا، نماینده او و یا فرستنده واگذار نموده است. طبق ماده ۱۷۲ از قانون مذکور هم که با ماده ۳۹۳ قانون تجارت در مورد مرور زمان برای مطالبه خسارت هماهنگی و وحدت رویه وجود دارد مقرر شده است که صاحب کالا هرگاه از حمل و نقل کالا خسارت دیده باشد و یا کالای حمل شده با کالای تحویل شده در مقصد از لحاظ تعداد و کیفیت مطابقت نداشته باشد صاحب کالا می تواند تا مدت یک سال از زمان تحویل کالا بر علیه راه آهن در مورد دریافت خسارت اقامه دعوی کند. و نیز ماده ۱۷۳ بین اعاده خسارت و اعاده اصل کالا به تفکیک مقرر داشته است:

« به ادعاهایی که بعد از یک سال از صورت مجلس به عمل آید ترتیب اثر داده نخواهد شد ولی در مورد فقدان محمولات هر موقع که عین جنس به دست آید به صاحب کالا مسترد می شود».

ملاحظه می شود که محدودیت زمانی یک سال و مرور زمان در مورد عین کالا مصداق ندارد. در برخی موارد که مسئولیت نسبی در مورد امانت-داری و حمل کالا توسط راه آهن قبول شد در مواد قانونی مقرر شده است که راه آهن باید از صاحب کالا جبران خسارت کند ماده ۱۶۷ در این مورد مقرر می دارد:

«هرگاه در مقصد ملاحظه شود که در وضع ظاهر کیسه ها و عدلها و تعداد آنها و سایر مشخصات محموله تغییراتی حاصل شده است اعم از اینکه کالا در مبدأ توزین شده یا نشده باشد، انبار مقصد موظف است بدون دریافت حق توزین بار را وزن نموده و نتیجه را ضمن صورت مجلس در چهار نسخه تنظیم و یک نسخه از آن را به صاحب کالا یا نماینده رسمی او تسلیم نماید و نسبت به تفاوت کرایه و زیان وارده به صاحب کالا طبق مواد این تعرفه عمل خواهد شد»

○ نکات قابل ذکر در بارنامه حمل و نقل ریلی

به استناد مقررات حمل و نقل ریلی و کنوانسیون-های بین المللی موارد زیر باید در بارنامه نوشته شود:

- تعیین ایستگاه مقصد با ذکر مشخصات لازم برای اجتناب از هرگونه اشتباهی بین ایستگاه های مختلف اعم از اینکه مربوط به یک حمل یا حمل-های مختلفی که دارای یک اسم یا اسامی مشابهی باشند.

- نام و آدرس گیرنده - گیرنده باید شخصی حقیقی یا شخصیت حقوقی باشد که به نماینده او تحویل شود. تعیین ایستگاه یا مأمور ایستگاه به عنوان گیرنده کالا پذیرفته نمی شود مگر اینکه تعرفه صراحتاً آن را اجازه داده باشد. آدرس هایی که نام گیرنده در آن تعیین نشده باشد و عباراتی از قبیل «به حواله ... و یا به آورنده نسخه ثانی بارنامه» در آن ذکر شده باشد قابل قبول نمی باشد.

- تعیین نوع کالا- فرستنده باید کلیه کالاهایی که در یک محموله حمل می شود در بارنامه یا یک برگ ضمیمه آن قید نماید.

- تعیین وزن کالا - وزن کلیه کالاهایی که در طی یک بارنامه حمل می شود باید در بارنامه قید شود و نیز وزن کالاهای مذکور باید توسط راه آهن فرستنده تأیید شود.

- یک شخصیت حقیقی و یا حقوقی به عنوان فرستنده کالا باید در بارنامه مشخص شده باشد.

همچنین راه آهن می تواند توضیح مختصری از محتوای داخلی بسته بندی های بار را نیز ملاحظه و قید نماید و نیز ذکر مشخصات دقیق کالا در بارنامه ضروری است.

پس از رسیدن کالا به مقصد صاحب کالا یا گیرنده حق دارد که از متصدی حمل، بارنامه را اخذ و بار را مطابق آن تحویل بگیرد.

○ سازمانهای مرتبط با حمل و نقل راه آهن (ریلی)

۱- راه آهن جمهوری اسلامی ایران

با توجه به اینکه خلاصه ای از تاریخ تأسیس و قانونگذاری راه آهن قبلاً گفته شده است از تکرار مجدد مطالب خودداری شده و به این موضوع بسنده می شود که در سال ۱۳۵۵ به منظور حمل و نقل بار و مسافر به وسیله راه آهن و انجام امور مربوط به تجهیز و توسعه و ایجاد و نگهداری و بهره برداری از تأسیسات راه آهن براساس مصوب مجلس وقت مقرر شد که شرکتی به نام «شرکت سهامی راه آهن ایران» وابسته به وزارت راه و ترابری تشکیل شود و کلیه دارایی و تعهدات راه آهن دولتی ایران و اداره کل ساختمان راه آهن (که قبلاً به موجب مصوبه های مختلف بوجود آمده بودند) به این شرکت منتقل گردد و لکن این امر تحقق نیافت و قانون مذکور به اجرا درنیامد و در سال ۱۳۵۸ به منظور رعایت شکلی قانون براساس لایحه قانونی «انتقال اداره کل ساختمان شرکت راه آهن به وزارت راه و ترابری» تشکیلات مورد عمل «تفکیک بودن راه آهن دولتی ایران و اداره کل ساختمان راه آهن» قانونی شد.

یک بار دیگر جهت ادغام تشکیلات راه آهن دولتی ایران و اداره کل ساختمان راه آهن تلاش شد و براساس قانون تشکیل شرکت سهامی راه آهن جمهوری اسلامی ایران در سال ۱۳۶۶ از ادغام «راه آهن دولتی ایران» و «اداره کل ساختمان راه آهن» شرکت سهامی راه آهن جمهوری اسلامی ایران ایجاد شد و براساس قانون مذکور «شرکت سهامی راه آهن» که وجود خارجی نداشت و صرفاً در چهارچوب قانون وجود داشت ملغی اعلام گردید.

ارکان شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران به شرح ذیل است:

الف) مجمع عمومی

مجمع عمومی مرکب از وزیر راه و ترابری به عنوان رئیس مجمع، وزیر امور اقتصادی و دارایی و رئیس سازمان مدیریت و برنامه ریزی می باشد که تصویب خط مشی و بودجه سالانه شرکت و انتخاب اعضای هیئت مدیره شرکت و مدیرعامل شرکت و ... به عهده این مجمع است.

ب) هیئت مدیره

هیئت مدیره این شرکت مرکب از پنج نفر عضو است که بوسیله مجمع عمومی از میان افراد متعهد و کاردان و باتجربه و آشنا به امور راه آهن که دارای تحصیلات عالی باشند انتخاب می شوند و حداقل سه نفر از اعضای هیئت مدیره باید کادر رسمی و با سابقه راه آهن باشند و یکی از اعضای هیئت مدیره با پیشنهاد وزیر راه و ترابری و تصویب مجمع عمومی و تأیید هیأت وزیران به سمت رئیس هیأت مدیره و مدیرعامل شرکت انتخاب خواهد شد و سمت معاونت وزارت راه و ترابری را خواهد داشت. این اعضاء برای مدت چهار سال انتخاب می شوند.

ج) مدیر عامل

رئیس هیئت مدیره و مدیرعامل بالاترین مقام اجرایی شرکت است و امور شرکت را طبق مفاد اساس نامه و آئین نامه ها، و مقررات مربوطه اداره می نماید و برای نیل به این منظور دارای اختیارات اجرایی اعم از اداری، مالی، فنی و بازرگانی است.

د) بازرسی (حسابرسی)

شرکت دارای یک نفر بازرس (حسابرس) است که بنابه پیشنهاد وزیر امور اقتصادی و دارایی و تصویب مجمع عمومی برای مدت یک سال انتخاب می شود و انتخاب مجدد او بلامانع است و تا زمانی که انتخاب جدید به عمل نیاید بازرس سابق به خدمت خود ادامه می دهد.

از جمله سازمان های داخلی دیگر در ارتباط با حمل و نقل ریلی وزارت راه و ترابری و گمرک جمهوری اسلامی ایران است که با توجه به اینکه در فصول قبل توضیحات کافی ارائه شده از تکرار آن خودداری شده و به توضیح سازمان های بین المللی در ارتباط با حمل و نقل راه آهن پرداخته می شود.

۲- اتحادیه بین المللی راه آهن ها UIC

در ۱۷ اکتبر ۱۹۲۲ کنفرانسی با شرکت ۲۷ کشور در پاریس تشکیل شد و نمایندگان راه آهن های اروپا، آسیا و ملل متحد در این کنفرانس شرکت داشتند براساس مطالبی که در این کنفرانس طرح شده بود مقرر شد یک نهاد دائمی به نام اتحادیه بین المللی راه آهن ها تأسیس شود. ظرف چهار روز اساسنامه این اتحادیه تدوین و در ۲۰ اکتبر ۱۹۲۲ به تصویب حاضران در کنفرانس رسید و در ۲۲ اکتبر همان سال این اتحادیه جهت تحقق اهداف زیر تشکیل شد:

الف- اصلاح و همسان کردن شرایط مربوط به ساختمان و بهره برداری از راه آهن در رابطه با حجم ترافیک بین المللی

ب- هماهنگی و استاندارد کردن اقدامات عمومی سازمان های بین المللی در جهت تحقق و اجرای موافقت نامه های ویژه حمل و نقل

ج- تأمین تسهیلات بین المللی لازم برای راه آهن و دفاع از حقوق اعضا در خارج از راه آهن در شهر پاریس تأسیس شد.

این اتحادیه دارای ۹۵ عضو در ۶۳ کشور جهان است. کشور ما نیز در سال ۱۹۴۷ به این اتحادیه ملحق شده است.

این اتحادیه دارای چهار نوع عضو هستند که عبارتند از: (۱) اعضای فعال (۲) (اعضای سهام (مشترک المنافع) (۳) اعضای وابسته (غیر سهام) (۴) اعضای ارتباطی.

ارکان این اتحادیه عبارتند از:

الف- سازمان عمومی: که مرکب از سازمانهای عالی، مطالعاتی و شریک می باشد.

ب- مجمع عمومی: که از اعضای فعال اتحادیه تشکیل می شود.

ج- هیئت مدیره: که مرکب از ۲۶ عضو فعال و نمایندگان سازمان های شریک است.

د- دبیر کل: که به پیشنهاد مؤسسه کشوری که UIC در آن مستقر است و توسط مجمع عمومی انتخاب می - شود.

۳ - کمیته بین المللی حمل و نقل راه آهن (IRTC)

این کمیته در راستای توسعه و بهبود قوانین بین المللی حمل و نقل با راه آهن و براساس کنوانسیون کوتیف و تطبیق آنها با ضوابط و مقررات و حقوق بین المللی استاندارد در سال ۱۹۰۲ تشکیل شد و هر دو سال یک بار در یکی از کشورهای عضو اجلاس برگزار می کند. و هم اکنون دارای ۳۳ عضو از کشورهای جهان است و کشور ما نیز در سال ۱۹۶۸ (۱۳۴۷) به عضویت این کمیته درآمده و از مقررات حمل و نقل بین المللی راه-آهن تبعیت می کند.

از جمله سازمان های بین المللی در ارتباط با حمل و نقل ریلی (راه آهن) می توان موارد زیر را نام برد.

- اتحادیه بین المللی کنگره های راه آهن IRCA
- اتحادیه بین الدول برای حمل و نقل بین المللی راه آهن OTIF
- اتحادیه واگن های باری RIV
- اتحادیه راه آهن های خاورمیانه CMO
- سازمان همکاری راه آهن ها OSSHD
- گروه تعاونی راه آهن آسیا و حوزه اقیانوس کبیر APRCG

آشنایی با کنوانسیونهای بین المللی مرتبط با حمل و نقل ریلی (راه آهن)

۱- مقاله نامه بین المللی حمل و نقل مسافر و توشه با راه آهن (CIV)

در سال ۱۹۲۸ کنوانسیون بین المللی حمل و نقل مسافر و توشه با راه آهن تدوین شد و سپس در همین راستا و به منظور توسعه دادن به حمل و نقل بین المللی مسافر و توشه توسط راه آهن برخی از کشورها در ۲۵ اکتبر ۱۹۵۲ در برن سوئیس گردهم آمدند و مقرراتی را در این خصوص تدوین و آن را تحت عنوان « مقاله نامه بین المللی حمل و نقل مسافر و توشه با راه آهن » تصویب کردند.

کشور ما براساس ماده واحده مصوب ۱۳۴۴ به آن ملحق شده است. مقررات این کنوانسیون در مورد کلیه حمل و نقل های مسافر و توشه که به عنوان حمل و نقل بین المللی روی خطوط واقع در سرزمین های حداقل دو دولت عضو این کنوانسیون انجام شود لازم الاجرا می باشد براساس مقررات این کنوانسیون اشیاء ذیل برای حمل و نقل بعنوان توشه پذیرفته نمی شود.

الف) مواد و اشیاء خطرناک، مخصوصاً سلاح های پر و مواد و اشیاء قابل انفجار و اشتعال، مواد سوزنده، مواد سمی، مواد رادیواکتیو، مواد مستعد برای تولید عفونت.

ب) اشیایی که حمل آن مخصوص اداره پست است ولو اینکه برای یک قسمت از مسیر حمل و نقل توشه باشد.

ج) حمل اشیایی که حمل و نقل آن طبق قوانین دیگر ممنوع است.

براساس مقررات این کنوانسیون راه آهن مسئول تأخیر در تحویل و خسارت ناشی از تلف تمام یا قسمتی از توشه یا معیوب شدن آن از زمان قبول محموله تا تحویل نهایی است. براساس مقررات این کنوانسیون دعوی ناشی از قرارداد حمل و نقل بعد از یک سال از تاریخ تحویل محموله مشمول مرور زمان می باشد. و در سایر موارد مدت مرور زمان برای دعاوی به شرح زیر شروع می شود.

الف- برای دعاوی مربوط به غرامت تأخیر در تحویل، کسری یا معیوب بودن از روزی که توشه تحویل شده است.

ب- برای دعاوی مربوط به غرامت مفقود شدن تمام توشه از روزی که تحویل می بایستی انجام شود.

ج- برای دعوی مربوط به استرداد مازاد کرایه پرداختی و اشتباه در محاسبه از روزی که پرداخت می بایستی انجام شود. و اگر پرداخت شده است از روز پرداخت محاسبه می شود.

د- برای دعاوی مربوط به پرداخت حقوق گمرکی اضافی که بوسیله گمرک ادعا شود از روز ادعای گمرک

ه- برای سایر دعاوی مربوط به حمل و نقل مسافر از روز انقضاء اعتبار بلیط

۲- مقاله نامه بین المللی مربوط به حمل و نقل کالا با راه آهن (CIM)

در سال ۱۸۹۳ به ابتکار دو نفر حقوقدان سوئیسی کنوانسیون حمل و نقل بین المللی بار با راه آهن تدوین شد. سپس در همین راستا و به منظور نظم و ترتیب بیشتر به حمل و نقل بین المللی کالا با راه آهن برخی از کشورها در ۲۵ اکتبر سال ۱۹۵۲ در برن سوئیس گردهم آمدند و مقرراتی را در این خصوص تدوین کردند که تحت عنوان «مقاله-نامه بین المللی مربوط به حمل و نقل کالا با راه آهن» را تصویب کردند.

کشور ما نیز به موجب ماده واحده مصوب ۱۳۴۴ به آن ملحق شده است. کلیه کشورهای عضو باید از مفاد این کنوانسیون اطاعت نمایند. مطابق این کنوانسیون فرستنده برای حمل هر گونه محمولات بین المللی که براساس این کنوانسیون انجام می پذیرد، باید بارنامه ای با رونوشت مربوطه که مطابق نمونه پیش بینی شده در ضمیمه مربوط به آن می باشد ارائه کند. و این بارنامه شامل پنج برگ به شرح زیر است:

- برگ اول: بارنامه واگن

- برگ دوم: برگ راه

- برگ سوم: اعلامیه ورود

- برگ چهارم: رونوشت بارنامه

- برگ پنجم: ته سوش ارسال

در طول راه انجام تشریفات گمرکی و اداری بوسیله راه آهن انجام می شود. و راه آهن در این مورد مختار است به مسئولیت خود انجام این کار را به یک نماینده قانونی واگذار نماید و یا خود او انجام دهد. ولی در هر دو حال راه آهن کلیه وظایف یک نماینده را داراست. راه آهن موظف است که بارنامه و کالا را در ایستگاه مقصد در مقابل مفاصاحساب به گیرنده کالا تحویل دهد و قبول بارنامه از طرف گیرنده کالا مشارالیه را ملزم می سازد مبالغی را که پرداخت آنها به عهده اوست به راه آهن بپردازد. و همچنین به موجب این کنوانسیون راه آهن مسئول افزایش مدت تحویل کالا است (تأخیر در تحویل) و همچنین در خصوص زیان های ناشی از فقدان تمام یا قسمتی از کالا و نیز خرابی هایی که به آن وارد شود از لحظه قبول کالا تا تحویل به موقع آن به گیرنده مسئولیت دارد.

سایر مقررات این کنوانسیون مانند کنوانسیون CIV مربوط به حمل مسافر و توشه می باشد.

از جمله سایر کنوانسیون های مربوط به حمل و نقل ریلی می توان موارد زیر را نام برد:

- مقاله نامه مربوط به حمل و نقل بین المللی با راه آهن (COTIF) که ترکیبی از دو کنوانسیون مذکور است.

- موافقت نامه حمل و نقل ارتباط مستقیم بار توسط راه آهن (SMGS)

حمل و نقل هوایی:

۱- سابقه قانونگذاری و حمل و نقل هوایی

حمل و نقل هوایی اعم از بار و مسافر توسط سرویس هوایی انجام می شود و وسیله مورد استفاده برای سرویس هوایی هواپیمائی کشوری است که در مقابل سایر هواپیماها مانند هواپیمائی نظامی، تجسسی و انتظامی و... قرار می گیرد. قانون هواپیمائی جمهوری اسلامی ایران در سال ۱۳۲۸ به تصویب مجلس وقت رسید و به موجب ماده ۴ قانون مذکور دولت مکلف گردید که موسسات هواپیمائی کشوری را به منظور تأمین نیازمندی های حمل و نقل داخلی و خارجی مسافر و بار و محمولات پستی تشویق نموده و توسعه دهد. و به استناد ماده ۵ همان قانون به منظور اجرای قانون مذکور اداره مستقلی تحت عنوان «اداره کل هواپیمائی کشوری» در وزارت

راه تأسیس شد که اداره مذکور مأمور اجرای قانون هواپیمایی بوده و نیز به موجب همان مصوبه شورای عالی هواپیمایی کشوری نیز ایجاد شد که وظیفه این شورا تعیین نرخ عادلانه برای هزینه حمل و نقل بار و مسافر توسط هواپیمایی بود.

طبق مقررات قانون مذکور فعالیت هواپیمایی در محدوده جغرافیایی کشور ایران اعم از حمل و نقل بار و مسافر منحصر به هواپیمایی ایران بوده و در صورتی که شرکت های هواپیمایی خارجی می خواستند در این ارتباط فعالیت نمایند بایستی قبلاً توافق دولت ایران را تحصیل می کردند. در این مقررات فعالیت شرکت های هواپیمایی سایر کشورهای جهان در محدوده جغرافیایی و هوایی ایران به شرط معامله متقابل پذیرفته شده بود یعنی اگر هواپیمایی کشوری مجوز فعالیت در داخل مرزهای کشور ایران را داشت طبق همان شرایط هواپیمایی کشور ایران نیز می توانست در کشور مذکور فعالیت نماید. قانون هواپیمایی ایران مصوب ۱۳۲۸ در سال ۱۳۴۷ تغییرات عمده ای در مفاد آن بوجود آمد و متعاقب آن برحسب مقتضیات زمان اصلاحاتی در مواد قانونی و آیین نامه ای مربوط انجام گرفت تا اینکه بعد از پیروزی انقلاب اسلامی در سال ۱۳۵۷ قانونی به نام قانون راجع به تغییر نام و اصلاح تبصره ماده ۸ قانون هواپیمایی ملی ایران در سال ۱۳۶۳ به تصویب مجلس شورای اسلامی رسید و نام هواپیمایی ملی ایران به هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران تغییر یافت و موادی از آن اصلاح شد و در ماده ۵ قانون مذکور مقرر شده است:

« سازمان هواپیمایی کشوری به عنوان تنها مرجع انعقاد موافقت نامه ها و اجازه نامه های منعقد بین دولت جمهوری اسلامی ایران و سایر کشورها می باشد و حق بهره برداری هوایی به منظور حمل و نقل اشخاص و اشیاء (مسافر و بار) برای استفاده از حقوق مندرج در قراردادها و موافقت نامه ها و اجازه نامه های مربوط به برقراری سرویس های هوایی منعقد بین دولت جمهوری اسلامی ایران و سایر کشورها به شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران واگذار می گردد. در صورت عدم اعلام آمادگی جهت برقراری سرویس هوایی از طرف هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران حداکثر در مدت ۶ ماه سازمان هواپیمایی کشوری مجاز است اجازه بهره برداری به سایر شرکتهای هواپیمایی اعطا نماید.»

حدود مسئولیت شرکتهای هواپیمایی ایران به موجب قانونی به نام قانون تعیین حدود وظایف و مسئولیت های هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران مصوب ۱۳۶۴ تعیین شده است. تبصره ۱ ماده ۵ قانون تأسیس هواپیمایی ملی ایران و مقررات بهره برداری هوایی کشور مصوب ۱۳۴۵ در تعریف هواپیمایی سنگین (که به عنوان وسیله حمل و نقل هوایی کشوری برای بار و مسافر عمومی مورد نظر می باشد) مقرر داشته: منظور از هواپیمایی سنگین وزن ، هواپیماهایی هستند که وزن کل آنها اعم از هواپیما، تجهیزات، سوخت و روغن، سرنشین بار و مسافر، از ۱۱۸۸۵ کیلوگرم بیشتر باشد.

در پیوست شماره ۱ کنوانسیون بین المللی پاریس در سال ۱۹۱۹ که به عنوان اولین معاهده در حقوق هوایی است هواپیما به این نحو تعریف شده است «هواپیما به هر وسیله ای اطلاق می شود که قادر باشد خود را به کمک عکس العمل های هوا در اتمسفر نگه دارد. و نیز در پیوست ۷ کنوانسیون شیکاگو در سال ۱۹۴۴ که جایگزین کنوانسیون ۱۹۱۹ پاریس شده است هواپیما به این صورت تعریف شده است «هواپیما به هر گونه وسیله ای اطلاق می شود که در آن از عکس العمل های هوا کمک می گیرد. عکس العمل هایی جدا از واکنشهای هوا در برابر سطح زمین.»

در ماده ۱ قانون هواپیمایی کشوری مقرر شده است «منظور از هواپیما که در این قانون ذکر می شود وسیله نقلیه ای است که بتواند در نتیجه عکس العمل هوا خود را در فضا نگهدارد.

سرویس هوایی

با توجه به آنچه که گفته شد و نظر به مفاد قوانین و مقررات موجود در ارتباط با حمل و نقل هوایی در واقع حمل و نقل هوایی توسط هواپیما انجام می شود که عمدتاً هواپیماهای مسافری و یا باری می باشند و نیز نظر به ماده ۵ قانون هواپیمایی ایران در واقع حمل و نقل هوایی عمومی توسط هواپیماهای سنگین انجام می شود. که به سرویس هوایی مشهور است سازمانهای بین المللی در خصوص حمل و نقل هوایی مساعی خود را برای یکنواخت کردن حقوق خصوصی و قراردادهای بین المللی صرف کرده اند و سعی کرده اند با استفاده از عرف مدون و حقوق بین الملل و نیز قوانین و مقررات موضوعه و مفاد قراردادهای بین المللی معانی اصطلاحاتی را که در مورد حمل و نقل بین المللی کاربرد دارد با ارائه تعاریفی از آن مشخص و معلوم نمایند. تا کشورهای دیگر با قبول بین المللی مفاهیم تخصیص یافته آن تعاریف و اصطلاحات را به عنوان الگو در قراردادهای منعقد شده بین خود گنجانیده و در حقوق مربوط به حمل و نقل هوایی بین المللی نیز مورد استفاده قرار دهند. از جمله این اصطلاحات و تعاریف تعریف سرویس هوایی است. سرویس هوایی عبارت است از هر سرویس منظم هوایی که به وسیله هواپیما برای حمل و نقل عمومی، مسافر، پست و بار تخصیص داده می شود همچنین سرویس هوایی در بند ۲ ماده یک قانون راجع به موافقت نامه حمل و نقل هوایی بین دولت ایران و دولت اتحاد جماهیر شوروی سوسیالیستی سابق مصوب ۱۳۴۴ به این صورت بیان شده است «مقصود از سرویس هوایی، هر سرویس هوایی است که طبق برنامه به وسیله هواپیما به منظور حمل و نقل عمومی مسافر و پست و بار انجام شود» با توجه به تعریفی که از سرویس هوایی جهت انجام حمل و نقل هوایی بعمل آمد یادآوری این نکته ضروری است که اگر سرویس هوایی در محدوده زمینی و هوایی یک کشور انجام شود. سرویس هوایی ملی یا داخلی است و اگر سرویس هوایی در فضای چند کشور انجام شود و از آسمان چند کشور عبور کند سرویس هوایی بین المللی خواهد بود.

به غیر از موارد مذکور در بند «ی» از ماده ۱ آئین نامه پرواز هواپیمای کشوری خارجی در ایران مصوب ۱۳۴۱ مقرر شده: «سرویس هوایی عبارت است از رفت و آمد هواپیما که مطابق برنامه منظم به منظور حمل و نقل عمومی مسافر و بار و محمولات پستی انجام می شود» در مورد شمول قانون هواپیمایی ایران به سرویس های هوایی عمومی و یا سرویسهای نظامی و انتظامی در ماده ۲ قانون مذکور به صراحت اعلام شده است که قانون مذکور شامل سرویس های هوایی که برای مقاصد غیرنظامی انجام می شود می باشد. در ماده ۲ قانون مذکور مقرر شده این قانون مربوط به هواپیمایی کشوری است و شامل هواپیماهای نظامی نمی باشد».

حمل و نقل هوایی به دو صورت بار و مسافر (لوازم شخصی) مورد بحث و بررسی قرار می گیرد.

حمل و نقل هوایی مسافر

حمل و نقل مسافر توسط هواپیمایی با صدور بلیط صورت می گیرد. در کنوانسیون مربوط به یکسان کردن قوانین و مقررات حمل و نقل هوایی مقرر شده است بلیط مسافر مدرکی است معتبر که دال بر انعقاد قرارداد حمل و نقل و شرایط آن می کند. همچنین مقرر شده است که در بلیط مسافر باید مبدأ و مقصد ذکر شده باشد.

موضوع قابل ذکر در مورد مقررات حاکم بر حمل و نقل هوایی اعم از کالا و مسافر به استناد قانون تعیین حدود مسئولیت شرکت های هواپیمایی ایران در پروازهای داخل کشور مصوب ۱۳۶۴ مقرر شده است « ماده واحده مسوولیت شرکتهای هواپیمایی ایران در مورد حمل و نقل مسافرین ، بار و اثاثیه در پروازهای داخل کشور در حدود مسئولیت مقرر در پروازهای بین المللی مذکور در کنوانسیون مربوط به یکسان کردن برخی از مقررات مربوط به حمل و نقل هوایی بین المللی منعقد در ورشو و پروتکل اصلاحی آن که در لاهه به امضا رسیده موضوع مصوب ۱۳۵۴ می باشد. (معاهده ورشو ۱۹۲۹) ملاحظه می شود که در خصوص مسئولیت متصدی حمل و نقل اعم از بار و مسافر در واقع تابع مفاد کنوانسیون اعلام شده و با بررسی قانون هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران می بینیم که هیچ ماده قانونی در مورد حدود مسئولیت و یا شرح وظایف متصدی حمل و نقل هوایی آورده نشده است.

معاهده ورشو تقریباً در تمام دنیا اجرا می شود و قابلیت اطمینان و فایده خود را نشان داده است مسافران می دانند که در هر کجای دنیا سفر کنند در واقع نوعی یکنواختی در قوانین مربوط به مسئولیت متصدیان حمل و نقل وجود خواهد داشت. مطابق ماده ۱ این معاهده فقط در پروازهای بین المللی در مورد حمل و نقل مسافر کالا و وسایل شخصی که در ازای آن اجرتی دریافت شده باشد قابل اجرا است. مطابق این معاهده برای حمل مسافر و بایستی بلیتی صادر شود که شامل موارد ذیل می باشد:

-حمل و تاریخ صدور

-ذکر مبدأ و مقصد

-توقف های مسیر (در صورت وجود)

-نام و نشانی متصدی حمل و نقل

-اطلاعیه ای ناظر بدین عنوان که مقررات معاهده ورشو در این حمل و نقل قابل الاجرا است.

و حتی زمانی که عمل حمل و نقل مسافر انجام شود و بلیطی هم صادر نشده باشد باز هم رابطه قراردادی وجود داشته و تابع قوانین مذکور خواهد بود.

مطابق مواد ورشو، مسئولیت متصدی در صورتیکه هیچ نوع بلیطی صادر ننموده باشند نامحدود خواهد بود امروزه به علت کثرت مسافر شرکتهای هواپیمایی در صدور و ارائه بلیط اقدام خاصی انجام می دهند به عنوان مثال برای کاهش هزینه صدور بلیط در رزرو بلیط فقط شماره رزرو نوشته می شود.

ماده ۴ معاهده ورشو متصدی حمل و نقل را به صدور رسید در مقابل حمل لوازم شخصی مسافر ملزم می کند به جز آنچه که مسافر مسئولیت حمل و نقل آن را با بردن به داخل هواپیما به عهده می گیرد رسید لوازم شخصی باید در دو نسخه تهیه شود و شامل مواردی باشد که برای بلیت مسافر ذکر گردید. رسید لوازم شخصی باید شماره سریال بلیت مسافر و تعداد و وزن بار و ارزش محموله بنا به اظهار مسافر در صورت تقاضای او و بالاخره جمله ای که نشان بدهد بار به دارنده رسید تحویل داده خواهد شد اشاره نموده باشد.

در کنوانسیون یاتا که شرایط عمومی حمل و نقل نیز در آن تعریف شده لوازم شخصی به این صورت بیان شده است «لوازم شخصی عبارت است از هر کالایی که برای پوشیدن، استفاده، راحتی و آسایش مسافر در طول مسافرت ضروری است این تعریف شامل کلیه وسایل بازرسی شده و بازرسی نشده می باشد. مطابق کنوانسیون یاتا مسافر نباید اقلام زیر را در مسافرت هوایی همراه داشته باشد:

- ۱- لوازمی که به موجب قوانین خاص حمل و نقل آن ممنوع اعلام شده است.
- ۲- وسایلی که احیاناً به هواپیما و یا اشخاص و یا وسایل موجود در هواپیما آسیب می زنند یا خطرناک هستند.
- ۳- وسایلی که مقررات کشور مقصد، آنها را منع کرده باشد (در حمل و نقل بین المللی)
- ۴- وسایلی که به نظر متصدی حمل و نقل به دلایل وزن - اندازه یا نوع برای حمل با هواپیما مناسب نباشد.
- ۵- حیوانات زنده.

بنابر این ماده متصدی حمل و نقل حق دارد در اعمال مقررات مذکور از حمل هریک از کالاها جلوگیری کنند. همچنین متصدی حمل و نقل به منظور حصول اطمینان حق دارد که بار و اسباب و وسایل مسافر را مورد بازرینی قرار دهد.

طبق ماده ۱۷ کنوانسیون اصلاحی ورشو متصدی حمل و نقل در مورد خسارت ناشی از فوت یا آسیب بدنی یک مسافر هنگامی مسئول است که سبب فوت یا آسیب بدنی در داخل هواپیما و یا در جریان هریک از عملیات مربوط به سوار شدن و یا پیاده شدن از هواپیما رخ داده باشد. با وجود این متصدی حمل و نقل در مورد فوت یا آسیب بدنی که صرفاً در اثر وضع مزاجی مسافر حاصل شده باشد مسئولیتی نخواهد داشت و همچنین متصدی حمل و نقل در مورد خسارت ناشی از انهدام، فقدان و یا معیوب شدن لوازم شخصی در صورتی مسئول است که حادثه ای سبب انهدام، فقدان یا معیوب شدن در داخل هواپیما و یا در طی عملیات بارگیری یا تخلیه آن و یا در طی مدتی که لوازم شخصی در اختیار متصدی حمل و نقل بوده رخ داده باشد با این وجود متصدی حمل و نقل در مورد خسارتی که صرفاً ناشی از نقص ذاتی یا کیفی یا عیب موجود در لوازم شخصی باشد مسئولیتی نخواهد داشت.

طبق ماده ۲۱ کنوانسیون ورشو چنانچه متصدی حمل و نقل ثابت نماید که خسارت وارده معلول خطای شخصی خسارت دیده است دادگاه می تواند مطابق مفاد قانون متصدی حمل و نقل را کلاً و یا به صورت جزئی از جبران خسارت معاف کند.

همچنین برطبق ماده ۲۲ اصلاحی کنوانسیون ورشو در مورد حمل و نقل مسافر، مسئولیت حمل و نقل برای مسافر محدود به ۲۵۰ هزار فرانک می باشد و همچنین در موردی که دادگاه رسیدگی کننده براساس قوانین خود رأی به پرداخت خسارت به صورت اقساط بدهد ارزش مبلغ نباید بیش از آن باشد. برطبق ماده ۲۳ در مورد مقدار جبران خسارت هر شرطی که ناظر به سلب مسئولیت از متصدی حمل و نقل و یا تعیین مبلغی کمتر از آنچه که در کنوانسیون ورشو مقرر گردیده است باطل و بلااثر است.

حمل و نقل بار

همچنانکه بیان گردید به موجب ماده یک قانون هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران مصوب ۱۳۲۸ حمل و نقل تجاری مسافر و بار و محمولات پستی و یا یکی از آنها از نقطه ای به نقطه ی دیگر در انحصار هواپیمایی ایران می باشد. و همچنین به موجب قانون تأسیس شرکت هواپیمایی ملی ایران مصوب ۱۳۴۵ شرکت سهامی هواپیمایی ملی ایران به منظور حمل و نقل مسافر و بار و محمولات پستی در داخل و خارج از کشور و جهت

انجام امور بازرگانی تشکیل شده است. بنابراین مطابق آنچه در عمل اتفاق می افتد حمل و نقل هوایی شامل بار و مسافر می باشد.

در اینجا به بحث حمل و نقل بار و آثار حقوقی بارنامه هوایی می پردازیم:

مطابق ماده ۵ معاهده ورشو هر متصدی حمل و نقل بایستی در قبال دریافت کالا برای حمل و نقل سندی به عنوان بارنامه که دارای مشخصات کالا باشد صادر نماید. بارنامه هوایی در سه نسخه تنظیم می شود. نسخه اول که بر روی آن عبارت «برای حامل» نوشته می شود باید به وسیله فرستنده امضا شود. نسخه دوم که عبارت «برای گیرنده» بر روی آن نوشته شده است باید به وسیله متصدی حمل و نقل و فرستنده امضا شده و ضمیمه کالا گردد و نسخه سوم به وسیله عامل، امضا و پس از وصول کالا به فرستنده برگردانده می شود. چنانچه تعداد بسته ها بیش از یکی باشد متصدی حمل و نقل می تواند برای هر یک بارنامه جداگانه ای تنظیم کند. بارنامه هوایی باید شامل مشخصات زیر باشد:

الف: محل و تاریخ تنظیم بارنامه

ب: نقاط مبدأ و مقصد

ج: نام و نشانی فرستنده

د: نام و نشانی متصدی حمل و نقل

ه: در صورت لزوم نام و نشانی گیرنده

و: نوع کالا - محتوی بسته ها باید معلوم باشد. زیرا مسئولیت متصدی حمل و نقل در طرز حمل آنها و نگهداری آنها باید روشن باشد.

ز: تعداد بسته ها و نوع بسته بندی و علائم مخصوص و شماره آنها

چ: وزن و مقدار و حجم و ابعاد کالا و ...

چنانچه متصدی حمل و نقل، کالایی را برای حمل قبول کند که برای آن بارنامه صادر نشده باشد و یا چنانچه بارنامه صادر شده حاوی مشخصات مذکور نباشد متصدی حمل و نقل نمی تواند به مقررات این معاهده که او را از مسئولیت مبرا یا مسئولیت او را محدود می کند استثناء کند. فرستنده کالا مسئول صحت و سقم مشخصات و اظهاراتی است که در مورد کالا در بارنامه هوایی قید می کند همچنین فرستنده کالا مسئول کلیه خساراتی است که متصدی حمل و نقل یا هر شخص دیگر به علت نامنظم بودن و یا نادرست بودن یا کامل نبودن مشخصات مندرج در بارنامه و اظهارات او متحمل می شود. فرستنده همه اطلاعات و اسنادی را که برای انجام تشریفات گمرکی، بازرسی پلیسی و یا عوارضی لازم است باید قبل از تحویل دادن کالا اسناد و اطلاعات را در اختیار متصدی حمل و نقل قرار داده و اسناد لازم را به بارنامه های هوایی ضمیمه کند. فرستنده در برابر متصدی حمل

و نقل مسئول هر خسارتی است که از فقدان یا نقص یا خلاف قاعده بودن اطلاعات و اسناد مزبور ناشی شود. با توجه به اینکه هم در حمل و نقل مسافر و نیز در حمل و نقل کالا بایستی مبدأ و مقصد معلوم باشد لذا ذیلاً به تعریف حقوقی و قانونی این دو اصطلاح در حمل و نقل هوایی می پردازیم:

در ماده ۱ آیین نامه هواپیمایی کشوری خارجی در ایران مصوب ۱۳۴۱ مبدأ و مقصد حمل و نقل به این ترتیب تعریف شده است:

مبدأ حمل و نقل: عبارت از کشوری است که از آنجا مسافر و یا باربری حمل با هواپیما گرفته شود مشروط بر اینکه مسافر بیش از سه روز و بار بیش از پانزده روز در آنجا مقیم یا متوقف شده باشد.

مقصد حمل و نقل: عبارت از کشوری است که در آن مسافر و یا بار از هواپیما تخلیه شده و مسافر بیش از سه روز و بار بیش از ۱۵ روز در آنجا مقیم یا متوقف شده باشد.

در مورد مسئولیت متصدی حمل و نقل قید این نکته ضروری است که متصدی حمل و نقل وقتی در قبال خسارت حاصله از انهدام و یا فقدان و یا معیوب شدن مسئول خواهد بود که حادثه ای که موجب خسارت شده ، هنگام «حمل و نقل هوایی» رخ داده باشد. عبارت «حمل و نقل هوایی» شامل مدت زمانی است که در طی آن کالا در اختیار متصدی حمل و نقل است. اعم از اینکه کالا در یک فرودگاه و یا داخل یک هواپیما بوده و یا در صورت فرود هواپیما در خارج از محوطه یک فرودگاه در محلی دیگر باشد. مدت زمان حمل و نقل هوایی شامل آن قسمت از حمل و نقل که از طریق زمین ، دریا ، و یا رودخانه در خارج از فرودگاه صورت گیرد نمی شود.

مسئولیت در قبال تأخیر پرواز:

از آنجا که مسافر و صاحب کالا حمل و نقل هوایی را به خاطر بهره برداری از عامل سرعت انتخاب نموده انتظار دارد که در مدت کم به مقصد برسد. لذا ماده ۱۹ کنوانسیون ورشو اعلام می دارد که متصدی حمل و نقل مسئول خسارتی است که از تأخیر در حمل و نقل هوایی مسافر ، لوازم شخصی و یا کالا ناشی می شود.

تأخیر وقتی اتفاق می افتد که مسافر کالا یا لوازم شخصی او در زمان مذکور در برنامه کار متصدی به مقصد نرسد و منظور غالب از تأخیر ، تأخیر غیرعادی است یعنی تأخیری که از قصور متصدی حمل و نقل در ایفای اقدامات لازم برای حصول اطمینان از عزیمت و فرود بموقع هواپیما طبق برنامه پیش بینی شده ناشی شده باشد. با بررسی تعدادی از قضایای مطرح شده در دادگاهها در موارد زیر متصدی به دلیل عدم اجرای قرارداد بین خود و مسافر یا صاحب کالا مسئول شناخته شده است:

الف: در صورتی که تأخیر به علت اعتصاباتی بوده باشد که متصدی قبلاً از آن آگاه بوده است.

ب: به دلیل بسته بودن فرودگاه مقصد تأخیر در پرواز بوجود آمده باشد.

ج: در صورتی که متصدی به رزرو اهمیت نداده باشد.

معاهده ورشو بطور آشکار در مورد نسخ و یا فسخ و ابطال قرارداد سخنی نگفته است ولی در مواد ۱۷ تا ۱۹ معاهده، اجرای غیرصحیح و یا خطا کارانه قرارداد را از موارد نقض آشکار داشته است. طرفین قرارداد مجازند که طبق معاهده ورشو در زمینه زمان حمل و نقل وارد مذاکره شده و تصمیماتی بگیرند ولی آنان نمی توانند باهم قراردادی امضا کنند که متصدی حمل و نقل کمتر از آنچه که در معاهده ورشو مسئول شناخته شده، قبول مسئولیت کند و در واقع قواعد معاهده در این خصوص آمرانه است.

متصدی حمل و نقل مسئول تأخیر در قبال مسافر و کالا است. فرض بر این است که متصدی حمل و نقل به محض اینکه مسافر یا صاحب کالا ثابت کند که خسارتی بعلا تأخیر بوجود آمده مسئول پرداخت خسارت می باشد. و بار اثبات ورود خسارت مطابق مباحث فصل اول بعهدہ صاحب کالا و یا مسافر می باشد.

مرجع صالح برای رسیدگی به دعاوی

مطابق ماده ۲۶ معاهده ورشو در صورت ایراد خسارت به کالا شخصی که مستحق شکایت می باشد باید بلافاصله پس از مشاهده خسارت حداکثر ظرف مدت سه روز برای لوازم شخصی و ۷ روز برای کالا از تاریخ دریافت آنها به متصدی حمل و نقل شکایت کند در صورت تاخیر شکوائیه، باید حداکثر ظرف مدت ۱۴ روز پس از تاریخ دریافت لوازم شخصی یا کالا به نامبرده تسلیم شود و این دعوی باید بصورت کتبی اقامه شود و چنانچه در مدت های مذکور شکایتی بعمل نیاید، اقامه دعوی علیه متصدی حمل و نقل جز در مواردی که متصدی حمل و نقل مرتکب تقلب شده باشد امکان پذیر نخواهد بود.

ماده ۲۸ معاهده ورشو در این خصوص مقرر میدارد:

اقامه دعوی برای جبران خسارت باید به انتخاب خواهان در سرزمین یکی از طرف های معظم متعاهد در دادگاه محل سکونت متصدی حمل و نقل و یا مقر اصلی کار او و یا یکی از شعبات او که در قرارداد در آنجا منعقد شده و یا در دادگاه مقصد بعمل آید. و جریان دعوی تابع آئین دادرسی دادگاه رسیدگی کننده خواهد بود. طبق مفاد معاهده مذکور در مورد حمل و نقلی که بوسیله عامل حمل و نقل انجام شده باشد (نمایندگی) شاکی مختار است علیه عامل مذکور و یا متصدی حمل و نقل طرف قرارداد یا هر دو و یا هر یک جداگانه ادعای خسارت نماید. و هر گونه ادعای خسارت مذکور را در این معاهده باید با انتخاب شاکی و یا در

دادگاهی که طبق کنوانسیون ورشو علیه آن می توان اقامه دعوی نمود و یا در دادگاهی که محل اقامت عامل حمل و نقل و یا مقر اصلی او در حوزه قضائی آن واقع است بعمل آید.

طبق ماده ۳۲ کنوانسیون مذکور هر توافقی که بر خلاف مواد کنوانسیون در مورد میزان جبران خسارت باطل و بلا اثر است. ولی شرط حاکمیت و داوری را دادرسی از اختلافات به رسمیت شناخته است.

سازمانهای مرتبط با حمل و نقل هوایی:

۱ - سازمان هواپیمایی کشوری

در سال ۱۳۰۱ در اداره کل قشون دفتری به نام «دفتر هواپیمایی» تأسیس شد و متعاقب آن در سال ۱۳۰۲ ناوگانی متشکل از هفت فروند هواپیما در ایران شکل گرفت و دولت عده ای از جوانان مستعد و علاقه مند را جهت کسب فنون خلبانی راهی اروپا کرد. در نتیجه این اعزام اولین گروه خلبانان فارغ التحصیل در سال ۱۳۰۴ به وطن مراجعت کردند و متعاقب آن نیز اولین هوانورد ایرانی در سال ۱۳۰۵ با یک فروند هواپیمای دو موتوره نظامی فاصله پاریس تا تهران را طی کرد و در فرودگاه قلعه مرغی به زمین نشست.

با توجه به گسترش روزمره صنعت هوانوردی و ضرورت نظم و نسق دادن به امر هوانوردی در کشور باعث شد که در سال ۱۳۲۷ دفتری به صورت غیررسمی جهت انجام امور هواپیمایی در وزارت راه گشایش یابد این دفتر به لحاظ اهمیت امور هواپیمایی در سال ۱۳۲۸ با تصویب قانون هواپیمایی کشوری به یک اداره کل مستقل به نام «اداره کل هواپیمایی کشوری» در وزارت مذکور تبدیل شد و اداره امور آن به عهده رئیس کل که سمت معاونت وزارت راه را داشت، و برای مدت سه سال توسط هیئت وزیران انتخاب شده بود واگذار شد.

پس از پیروزی انقلاب اسلامی براساس مصوبه مجلس شورای اسلامی در سال ۱۳۶۷ ماده ۵ قانون هواپیمایی مصوب ۱۳۲۸ که در آن تشکیلات هواپیمایی به صورت اداره کل مستقل پیش بینی گردیده بود، مطابق با تغییرات انجام شده در قالب سازمان اصلاح شد. سازمان هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران در حال حاضر دارای یک نفر به عنوان رئیس بوده که در عین حال معاون وزیر راه و ترابری نیز می باشد. و به پیشنهاد وزیر راه و ترابری و تصویب هیئت دولت برای مدت حداکثر ۳ سال به این سمت منصوب می شود.

از جمله وظایف سازمان هواپیمایی کشوری می توان به موارد زیر اشاره کرد:

الف- ایجاد توسعه ، بهره برداری و نگهداری فرودگاه و دستگاههای ناوبری و مخابراتی ، رادیویی و تلگرافی که مخصوص تنظیم رفت و آمد هواپیماها و تأمین بی خطری پرواز آنها می باشد. و به طور کلی هر نوع نظارت و مساعدتی که به منظور پیشرفت هواپیمایی کشوری و تأمین بی خطری پرواز لازم است.

ب- نظارت بر فعالیت های هواپیمایی کشوری طبق مقررات مربوط به منظور جلوگیری از وقوع مخاطرات و رقابتهای مضر بین متصدیان حمل و نقل هوایی و حفظ مصالح عمومی

ج- تربیت متخصصین فنی هواپیمایی کشوری با هماهنگی دستگاههای ذیربط

ه- اهتمام در پیشرفت و توسعه هواپیمایی کشوری و تشویق صنایع مربوط

خ- بررسی سوانح هوایی

د - صدور مجوز فعالیت کلیه شرکت های مرتبط با صنعت هواپیمایی کشوری و اعمال نظارت عالی بر فعالیت شرکت های مذکور.

۲- شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران (هما)

سابقه هواپیمایی تجاری در ایران به سال ۱۹۳۰ (۱۳۰۹) برمی گردد در این سال اولین شرکت هواپیمایی بازرگانی ایران تأسیس شد و فعالیت خود را به حمل مسافر و محموله های پستی در داخل کشور و کشورهای همسایه آغاز کرد و سپس در سال ۱۳۳۳ شرکت دیگری تحت نام «شرکت هواپیمایی ایران» توسط گروهی از بازرگانان ایرانی تأسیس شد این شرکت کار پروازهای باری و مسافربری را در داخل کشور و کشورهای منطقه انجام می داد. هر هفته یک نوبت نیز به اروپا بار حمل می کرد و متعاقب آن در همان سال شرکت دیگری تحت عنوان «خدمات هوایی پاریس» تشکیل شد و براساس قانون مصوب ۲۴/۱/۱۳۳۸ «شرکت خدمات هواپیمایی ایران» و «شرکت واحدهوایی پاریس» ادغام شدند و «شرکت هواپیمایی ایران» را تشکیل دادند.

با توجه به توسعه و گسترش صنعت حمل و نقل هوایی و توسعه رابطه تجاری و سیاسی با کشورهای دیگر نهایتاً در سال ۱۳۴۵ «شرکت هواپیمایی ملی» تأسیس شد و شرکت واحد هواپیمایی ایران با تمام تشکیلات و دارائی و سرمایه ضمیمه این شرکت شد. و پس از پیروزی انقلاب اسلامی براساس مصوبه جلسه ۲۸/۱۲/۱۳۶۰ هیئت وزیران و اصلاح ماده ۱ اساسنامه شرکت و همچنین بموجب مصوبه مجلس شورای اسلامی در ۲۹/۸/۱۳۶۳ شرکت مذکور به شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران تغییر نام داد.

ارکان این شرکت عبارتند از:

۱ - مجمع عمومی - که مرکب از وزیر راه و ترابری به عنوان رئیس و وزیر امور اقتصادی و دارائی و معاون و رئیس جمهوری و رئیس سازمان مدیریت و برنامه ریزی کشور می باشد. و تعیین خط مشی کلی شرکت به عهده آنها است.

۲ - هیئت مدیره : که مرکب است از پنج عضو اصلی و دو عضو علی البدل که به وسیله مجمع عمومی انتخاب می شوند.

۳ - بازرسان : شرکت دو نفر بازرس دارد که از طرف مجمع به پیشنهاد وزیر راه و ترابری و وزیر امور اقتصادی و دارائی برای مدت یکسال انتخاب می شوند.

از جمله موضوعات شرکت عبارتند از:

- تصدی به هرگونه حمل و نقل هوائی مسافر و بار و محمولات پستی در داخل و خارج از کشور
- خرید و فروش و اجاره هواپیما و موتور و متفرعات مربوط به امور هواپیمائی
- اعطای نمایندگی کل و همچنین نمایندگی فروش بلیت به اشخاص و مؤسسات در داخل و خارج از کشور
- انجام خدمات مربوط به هواپیما ، مسافر و بار.

۳ - سازمان بین المللی هواپیمایی کشوری (I.C.A.O)

ایجاد سازمان مذکور که به «ایکائو» معروف است در سال ۱۹۴۴ در کشور آمریکا در جریان کنوانسیون بین المللی هواپیمایی کشوری به امضاء رسید ولی از آنجائیکه براساس مفاد کنوانسیون مذکور تأسیس سازمان ایکائو مستلزم تصویب و تایید موضوع توسط ۲۶ کشور عضو بودند لذا تا طی مراحل مذکور مقرر شد سازمان ایکائو به صورت موقت و بدون داشتن قدرت اجرائی فعالیت خود را شروع بکند و نهایتاً پس از تصویب مجالس فانونگذاری ۲۶ کشور، سازمان مذکور در چهارم آوریل ۱۹۴۷ رسماً فعالیت خود را آغاز کرد. در حال حاضر این سازمان دارای ۱۵۳ عضو از کشورهای جهان است که کشور ما نیز در آن سازمان عضو می باشد و مقر آن در شهر مونترال کانادا می باشد.

از جمله اهداف تأسیس این سازمان می توان به موارد زیر اشاره کرد:

- ۱ - پیشرفت امور هواپیمایی بین المللی کشوری در سراسر جهان با کمال نظم و بی خطری تأمین گردد.
- ۲ - از فنون مربوط به طرح ریزی و به کار بردن هواپیما به منظور امور صلح جویانه تشویق و ترغیب به عمل آید.

۳- از رقابت های بی جهت که موجب زیان و تضعیف امور اقتصادی است جلوگیری به عمل آید.

۴- تأمین بی خطری پرواز در امور هوانوردی بین المللی توسعه و تعمیم یابد.

ارکان این سازمان عبارتند از: الف: مجمع عمومی - که از نمایندگان همه دولتهای عضو تشکیل می شود و هر دولت عضو آن با رعایت مساوات و داشتن یک رأی شرکت می کنند.

ب: شورا - شورا از نمایندگان ۲۱ کشور عضو پیمان که از طرف مجمع عمومی برای مدت سه سال انتخاب می شود تشکیل می گردد. از اهم اختیارات شورا عبارتست از:

- تشکیل کمیسیون های فرعی حمل و نقل هوایی

- انجام تحقیقات در کلیه امور مربوط به حمل و نقل هوایی و هواپیمایی بین المللی و ابلاغ نتیجه تحقیقات به دول عضو و برقراری مبادله اطلاعات بین دول عضو

ج - کمیته ها

این سازمان دارای کمیته های لازم از قبیل کمیسیون هوانوردی ، کمیته حمل و نقل هوایی ، کمیته حقوقی و کمیته مالی است که وظایف شورا به کمک آنها انجام می شود.

د - دفاتر ناحیه ای

سازمان هواپیمایی دارای چند دفتر ناحیه ای است که رابط بین این سازمان و دول عضو هستند. این دفاتر عبارتند از:

۱ - دفتر ناحیه ای آمریکای شمالی در مکزیک

۲ - دفتر ناحیه ای آمریکای جنوبی در لیما

۳ - دفتر ناحیه ای اروپا و آفریقا در پاریس

۴ - دفتر ناحیه ای خاورمیانه در قاهره

۵ - دفتر ناحیه ای خاور دور و اقیانوس آرام در بانکوک

ه - دبیرخانه

دبیرخانه هماهنگی امور را تحت نظارت دبیرکل انجام میدهد.

از جمله دیگر سازمانهای بین المللی در ارتباط با حمل و نقل هوایی عبارتند از:

- انجمن بین المللی حمل و نقل هوایی LAtA

- انستیتو حمل و نقل هوایی ITA

- شورای هماهنگی اتحادیه های فرودگاهی

- شرکت هواپیمایی اکو

کنوانسیونهای مرتبط با حمل و نقل هوایی:

۱ - کنوانسیون هواپیمایی بین المللی کشوری (شیکاگو)

با توجه به اهمیت صنعت هوایی در آینده انسانها لذا به منظور استفاده صحیح از این صنعت و لزوم همکاری کشورهای عضو با یکدیگر برخی از دولت ها در سال ۱۹۴۴ در شیکاگو کنوانسیون را تحت عنوان «کنوانسیون هواپیمایی بین المللی کشوری» معروف به «کنوانسیون شیکاگو» در یک مقدمه و ۹۶ ماده امضا کردند. این کنوانسیون از تاریخ ۴/۴/۱۹۴۷ لازم الاجرا شد و کشور ما نیز براساس ماده واحده ۲۰/۴/۱۳۲۸ به آن ملحق شده است. و تا کنون بیش از ۱۸۴ کشور عضو این کنوانسیون هستند.

براساس این کنوانسیون کشورهای عضو حق حاکمیت تام مطلق هریک از کشورهای عضو را نسبت به فضای هوایی آن کشور را به رسمیت می شناسد. این کنوانسیون فقط شامل هواپیمایی کشوری می شود و هواپیمایی دولتی (شامل هواپیماهای نیروی نظامی و انتظامی) را دربر نمی گیرد. برطبق این کنوانسیون هواپیماهای کشورهای عضو که به طور غیرمنظم فعالیت می نمایند می توانند در قلمرو یکدیگر بدون تحصیل اجازه قبلی و مشروط به اینکه کشورهای مذکور در مورد لزوم حق صدور دستور فرود آمدن آنها را داشته باشند، به داخل آن کشورها پرواز کنند. و یا بدون توقف از فراز خاک آنها عبور نمایند و یا اینکه بدون منظور بهره برداری در آن فرود آیند.

طبق مفاد این کنوانسیون حمل و نقل داخلی هواپیمایی کشورهای عضو در قلمرو یکدیگر و همچنین پرواز هواپیماهای بدون خلبان مگر با اجازه مخصوص ممنوع است هریک از کشورهای عضو موافقت نموده اند که در مواقع لازم برای جلوگیری از شیوع وبا، تیفوس، آبله، تب زرد، طاعون و سایر امراض ساریه به وسیله هواپیما اقدام لازم به عمل آورده و برای این منظور کشور مذکور یا دواير مربوطه ای که با مقررات بین المللی در مورد امور بهداشتی متعلق به هواپیما ارتباط دارند بطور دقیق مشورت و مذاکره کنند.

هر عوارضی که از طرف یک کشور عضو در مورد استفاده هواپیماهای سایر کشورهای عضو از فرودگاهها و وسایل هوانوردی خود وضع شود یا اجازه وضع آن داده شود میزان آن نباید از مبلغی که توسط هواپیماهای خود آن کشور پرداخت می شود، زیادتر باشد. هواپیماها براساس مقررات این کنوانسیون تابع کشوری خواهند

بود که در آنجا به ثبت رسیده باشند هواپیما نمی تواند قانوناً در بیش از یک کشور به ثبت رسیده باشد ولی نسبت آن ممکن است از کشوری به کشور دیگر تغییر کند.

برطبق مفاد این کنوانسیون هریک از هواپیماهای یک کشور عضو که به امور هوانوردی بین المللی اشتغال دارند باید اسناد ذیل را همراه داشته باشند.

الف: گواهینامه ثبت هواپیما

ب: گواهینامه قابلیت پرواز

ج: پروانه های لازم جهت هریک از کارکنان هواپیما

د: دفتر پرواز هواپیما

ه: پروانه استعمال دستگاههای مخابراتی رادیویی در صورت وجود دستگاههای مذکور در هواپیما
و: در صورتی که هواپیما مسافر حمل نماید فهرست اسامی مسافری و محل عزیمت و مقصد.
ز: هرگاه هواپیما کالا با خود حمل نماید، اظهارنامه و صورت تفصیلی بارهای هواپیما.

۲- کنوانسیون مربوط به یکسان کردن برخی مقررات حمل و نقل هوایی بین المللی (ورشو)

سران بسیاری از کشورها با اذعان به اینکه وضع مقررات یکسان در مورد شرایط حمل و نقل هوایی بین المللی از نظر اسناد مورد استفاده در این نوع حمل و نقل و همچنین از نظر مسئولیت متصدی حمل و نقل کمال سودمندی است. نمایندگان خود را تعیین کردند تا کنوانسیونی را تحت عنوان «کنوانسیون مربوط به یکسان کردن برخی مقررات حمل و نقل هوایی بین المللی» موسوم به «کنوانسیون ورشو» تنظیم و امضا نمایند. این کنوانسیون در تاریخ ۱۲ اکتبر سال ۱۹۲۹ مشتمل بر یک مقدمه و ۴۱ ماده و یک پروتکل در ورشو تنظیم و امضا شد. کشور ما نیز براساس ماده واحده مصوب خرداد ۱۳۵۴ به این کنوانسیون ملحق شده است.

این کنوانسیون در مورد هر نوع حمل و نقل بین المللی اشخاص و لوازم شخصی یا کالا که توسط هواپیما و در ازای دریافت کرایه صورت می گیرد و همچنین هر نوع حمل و نقل مجانی که توسط یک متصدی حمل و نقل هوایی انجام پذیرد، انجام می شود. به استناد این کنوانسیون هر متصدی حمل و نقل می تواند از فرستنده کالا بخواهد سندی تحت عنوان بارنامه هوایی تنظیم و به او تسلیم کند و هر فرستنده کالا می تواند از متصدی حمل و نقل بخواهد که سند مذکور را بپذیرد. نبودن بارنامه و عدم تطبیق آن با مقررات و گم شدن آن در وجود یا عدم اعتبار قرارداد تأثیری ندارند. وجود بارنامه هوایی دال بر وجود قرارداد حمل و نقل و قبول کالا و شرایط حمل و نقل است مگر اینکه خلاف آن ثابت شود.

متصدی حمل و نقل مسئول خسارتی است که در صورت فوت یا جرح و یا هر گونه آسیب دیدگی بدنی متوجه مسافر می گردد مشروط بر اینکه حادثه موجب خسارت در داخل هواپیما و یا حین عملیات پیاده یا سوار شدن رخ داده باشد. همچنین مسئول خسارتی است که در صورت انهدام یا مفقود شدن یا صدمه به لوازم شخصی ثبت شده یا کالا وارد می شود. مشروط به اینکه حادثه موجب خسارت حمل و نقل هوایی روی داده باشد. علاوه بر اینها متصدی حمل و نقل مسئول خسارتی است که از تاخیر در حمل و نقل هوایی مسافر لوازم شخصی یا کالا ناشی می گردد. در صورت بروز خسارت، شخصی که لوازم شخصی یا کالا را دریافت می کند باید بلافاصله پس از مشاهده خسارت و حداکثر ظرف سه روز برای لوازم شخصی و هفت روز برای کالا از تاریخ دریافت آنها به متصدی حمل و نقل شکایت کند و در صورت تاخیر شکوائیه باید حداکثر ظرف مدت چهارده روز پس از تاریخ دریافت لوازم شخصی یا کالا به نامبرده تسلیم شود. شکایت باید کتباً روی بارنامه یا در برگ جداگانه و در طی مهلت های مذکور به عمل آید و چنانچه در مهلت های مذکور شکایتی به عمل نیاید. اقامه دعوی علیه متصدی حمل و نقل به هیچ وجه امکان نخواهد داشت به استثنای موردی که متصدی حمل و نقل مرتکب تقلب شده باشد مرور زمان اینگونه موارد دو سال است. این کنوانسیون در یک نسخه واحد به زبان فرانسه تنظیم شده و در بایگانی وزارت امور خارجه لهستان نگهداری می شود و دولت لهستان یک نسخه از آن و اسناد تصویب و الحاق را به دولت های عضو و ملحق شده ارسال می دارد.

از جمله سایر کنوانسیونهای بین المللی در ارتباط با حمل و نقل هوایی می توان به موارد زیر اشاره کرد.

- قرارداد سرویسهای ترانزیت هوایی بین المللی
- کنوانسیون گوادالاخارا
- پروتکل گواتمالا
- کنوانسیون راجع به جرائم و برخی اعمال ارتكابی دیگر در هواپیما (توکيو)
- کنوانسیون راجع به جلوگیری از تصرف غیر قانونی هواپیما (لاحه)
- کنوانسیون راجع به جلوگیری از اعمال غیر قانونی علیه امنیت هواپیمایی کشوری (مونترال)

سازمانهای مرتبط با حمل و نقل جاده ای:

انجام هر کاری و توسعه آن نیازمند وجود یک ارگانيسم و یک تشکیلاتی که فعالیتهای خود را در زیر نظر آن تشکیلات انجام دهند. امر تجارت و حمل و نقل از جمله موضوعات مهمی است که مورد توجه تمام دولت ها بوده و خصوصاً در عصر حاضر حمل و نقل و تجارت شاهرگ حیاطی هر کشوری بشمار می رود. لذا به منظور جامع عمل پوشاندن به اهداف سیاسی و اقتصادی دولت و نیز اشخاص حقوقی، حقوق خصوصی به منظور رسیدن به اهداف اقتصادی و منافع خود سازمانهای مختلف حمل و نقل را در رشته های مختلف در سطح ملی و

بین المللی بوجود آورده اند. لذا نظر به اهمیت شناختن سازمانهای مرتبط در ارتباط با حمل و نقل جاده ای در اینجا به شرح و نامبردن هر یک از سازمانهای مرتبط در امر حمل و نقل جاده ای در گستره ملی و بین المللی می پردازیم.

الف: سازمانهای داخلی مرتبط با حمل و نقل بین المللی

0 - وزارت راه و شهر سازی

با توجه به آنچه که در تاریخچه حمل و نقل گفته شد در واقع تا اواخر قرن سیزدهم هجری شمسی یعنی تا سال ۱۲۹۹ راه های ارتباطی موجود در کشورمان فقط به صورت راههای مورد استفاده برای کاروانهای تجاری بوده و تا سال مذکور هیچ راهی که از سوی دولت مورد توجه واقع شده باشد و برای تجار قابل استفاده باشد غیر از راه تاریخی مشهور (جاده ابریشم) وجود نداشته است دولت از سال ۱۲۹۹ شروع به ایجاد راه در کشور نموده و اولین جاده شوسه در آن زمان ایجاد شده است و در همین راستا و به منظور توسعه تجارت و حمل و نقل و تسهیل تردد وسایط نقلیه رفت و آمد انسانها بموجب قانون مصوب ۱۱/۱/۱۳۰۱ (اداره کل طرق و شوارع) در وزارت رفاه عمومی یا خدمات عمومی تاسیس گردید. سپس در سال ۱۳۰۴ مجلس شورای ملی دریافت حق عبور و یا عوارض را برای بهبود در توسعه راههای کشور تصویب کرد و در سال ۱۳۰۸ بموجب مصوب مجلس شورای ملی تصویب کرد که اداره کل طرق و شوارع به وزارتخانه تبدیل شود و مسئولیت ایجاد، توسعه و مراقب از راههای آهن- شوسه و دریائی را بعهده بگیرد و در سال ۱۳۱۵ وزارت طرح و شوارع بموجب ماده واحد مصوب مجلس شورای ملی به وزارت راه و ترابری تغییر نام یافت.

عمده وظایف وزارت راه و شهر سازی به شرح ذیل می باشد:

- ۱ - مطالعه و تهیه و تنظیم برنامه های جامع و هماهنگ به منظور تعیین خط مشی های اجرائی در زمینه ترابری کشور و اجرای آن.
- ۲ - احداث، توسعه و بهره برداری و نگهداری راهها بنادر و راه آهن.
- ۳ - بررسی درباره راههای ترابری بین المللی و نحوه ارتباط با آنها و عندالزوم پیشنهاد پیوستن به موافقت نامه های بین المللی منطقه ای و تنظیم و پیشنهاد قرارداد های دو جانبه و چند جانبه با دولت ها و موسسات خارجی.
- ۴ - تعیین ضابطه و معیارهای لازم با همکاری دستگاههای مربوط برای ایجاد اداره و توسعه موسسات ترابری اعم از آنکه در داخل یا در خطوط بین المللی فعالیت داشته باشد و نظارت بر فعالیت آنها.

- ۵ - تهیه طرح مقررات و آئین نامه مربوط به صدور اجازه تاسیس موسسات دفاتر شعبه ها و نمایندگی های ترابری خارجی که در کشور فعالیت می کنند و نظارت به فعالیت آنها با جلب نظر وزارت کشور.
- ۶ - تهیه آئین نامه های مجازات خلافی با موافقت وزارت دادگستری و وزارت کشور و پیشنهاد قوانین و مقررات لازم درباره رسیدگی به موارد تخلف از مقررات ترابری کشور.

0 - سازمان حمل و نقل و پایانه های کشور

سازمان حمل و نقل و پایانه های کشور در سال ۱۳۷۳ و به منظور ساماندهی شبکه حمل و نقل باربری کشور تاسیس شده است با توجه به رشد روز افزون حمل و نقل جاده ای و پراکندگی امور حمل و نقل از نظر نظارت و مدیریت توسط سازمانها و وزارتخانه های مختلف، ضرورت تشکیل سازمانی که دربرگیرنده کلیه وظایف و مسئولیت-ها و اختیارات حمل و نقل جاده می باشد و در سالهای قبل، از جمله نیازها و برنامه های معاونت حمل و نقل جاده ای وزارت راه و ترابری بود و لذا این موضوع در سال ۱۳۶۵ از سوی معاونت مذکور مورد توجه و عنایت خاص واقع شد و پیگیری موضوع موجب شد که بمنظور توسعه و بهره برداری از پایانه های عمومی در سراسر کشور و نیز به منظور نگهداری پایانه های عمومی مورد نیاز در کلیه نقاط کشور که به تشخیص وزارت راه و ترابری ایجاد آنها برای ارائه خدمات به رانندگان و وسائط نقلیه باربری ضرورت دارد شرکت سهامی پایانه های عمومی وسائط نقلیه باربری براساس مصوب مورخه ۲۸/۱۰/۶۷ مجلس شورای اسلامی تاسیس شود.

و سپس با توجه به پیگیری های بعمل آمده در خصوص ساماندهی امر نظارت بر حمل و نقل شورای عالی اداری در پنجاه و هشتمین جلسه مورخه ۳/۸/۷۳ بنا به پیشنهاد مشترک سازمان امور اداری و استخدامی کشور و وزارت راه و ترابری مقرر داشت وظایف و ماموریت های معاونت حمل و نقل وزارت راه و ترابری با وظایف و اختیارات شرکت سهامی خاص پایانه های عمومی وسائط نقلیه باربری ادغام شود و با این ادغام سازمان حمل و نقل و پایانه های کشور بوجود آمد.

براساس تبصره ۱ ماده ۱ این مصوبه رئیس سازمان معاون وزیر راه و ترابری و دبیر شورای عالی هماهنگی ترابری کشور است. در راستای تغییرات انجام شده و به منظور رفع مغایرت قانونی براساس مصوب مورخه ۲۵/۴/۷۴ مجلس شورای اسلامی قانون تاسیس شرکت سهامی خاص پایانه های عمومی وسائط نقلیه باربری اصلاح و نام شرکت به سازمان حمل و نقل و پایانه های کشور تغییر یافت و بدین طریق سازمان حمل و نقل و پایانه های کشور شکل گرفت.

سازمان حمل و نقل و پایانه های کشور دارای ارکان زیر است:

۱- مجمع عمومی ۲- هیئت عامل ۳- رئیس سازمان یا مدیر عامل ۴- بازرسی (حسابرس)
از جمله وظایف اساسی سازمان مذکور به شرح ذیل است:

۱ -تنظیم خط مشی ها ، سیاستها و برنامه های حمل و نقل جاده ای و ایجاد هماهنگی اجرایی بین زیر بخشهای مختلف حمل و نقل و نظارت کنترل در امور حمل و نقل جاده ای و ارائه پیشنهادات لازم به منظور رعایت بهره وری اقتصادی و تسهیل در ارتباطات به هنگام تصویب پروژه های راه سازی کشور.

۲ -نظارت بر عملکرد شرکت های مسافربری مستقر در پایانه های مسافربری به منظور حصول اطمینان از حسن اجرای ضوابط و مقررات جابجائی مسافر

۳ -صدور مجوز فعالیت شرکت های حمل و نقل جاده ای و سایر پروانه ها و مجوزهای لازم در فعالیتهای حمل و نقل داخلی و بین المللی

۴ -فراهم ساختن مقدمات لازم به منظور تسهیل در امور ترانزیت و صادرات

۵ -صدور مجوز احداث تاسیسات و مجتمع های خدماتی رفاهی بین راهی توسط بخشهای دولتی تعاونی و خصوصی

۶ -انجام امور بازرگانی در بخش حمل و نقل جاده ای و در راستای اهداف و وظایف اساسی سازمان در چهارچوب قوانین و مقررات مربوط.

۳- گمرک ایران:

گمرک ایران سابقه تاریخی بسیار طولانی دارد و سابقه آن به داروان اشکانیان می رسد شکل کنونی گمرک ایران ابتدا بوسیله هیئت مستشار بلژیکی در سال ۱۲۸۰ هجری شمسی پایه گذاری شده است. گمرک ایران تا سال ۱۳۳۶ توسط بلژیکی ها اداره می شود و بعد از آن تصدی گمرکات به خود ایرانیان واگذار شد در ابتدا گمرک ایران از زیر مجموعه وزارت اقتصاد و دارائی فعلی بود و سپس در سال ۱۳۴۱ با ادغام وزارت بازرگانی با وزارت صنایع و معادن وزارت خانه ای تحت عنوان وزارت اقتصاد تاسیس شد و گمرک ایران نیز شاخه ای از معاونت های وزارت اقتصاد شد و سرانجام در تیر ماه ۱۳۴۵ گمرک از وزارت اقتصاد جدا و به وزارت دارائی پیوست و در سال ۱۳۵۳ با انحلال وزارت اقتصاد و تقسیم مجدد این وزارتخانه به وزارت بازرگانی و وزارت صنایع و معادن و ادغام بخشی از آن در وزارت دارائی و سرانجام تغییر نام وزارت دارائی به (وزارت امور اقتصادی و دارائی) گمرک نیز در وزارت امور اقتصادی دارائی ادغام و تاکنون نیز این وضع باقی مانده است و در اجرای تبصره مورخه ۱۴/۳/۵۳ نام اداره کل گمرک به گمرک ایران تغییر نام یافت.

از اهم وظایف گمرک ایران به شرح ذیل می باشد.

۱ - تحویل گرفتن کالاهای واردات صادراتی و مسافری از طریق زمینی ، هوایی، دریائی و نگهداری و حفاظت از آنها در انبارهای گمرکی و نظارت بر تحویل و تحول کالاهای مذکور و انجام تشریفات قانونی در انبارها و اماکن زیر نظر گمرک ایران و تشخیص و وصول حقوق و عوارض و هزینه های گمرکی و عوارض غیر گمرکی و ترخیص کالا و تحویل به صاحب کالا یا نماینده قانونی آنها.

۲ - اجرا مقررات عمومی صادرات و واردات سالانه قراردادهای بازرگانی و موافقت نامه های پایایی

۳ - اعمال مقررات گمرکی درباره معافیتها و ممنوعیتها

۴ - انجام امور گذرنامه در نقاطی که بعهدہ گمرک ایران است.

۵ - اجرای مقررات مربوط به حق العمل کاری در امور گمرکی

۶ - انجام تشریفات گمرکی در مورد واردات، صادرات، صادرات موقت، کاپوتاژ ترانزیت داخلی و خارجی و کالاهای انتقالی.

از جمله سازمانهای بین المللی در ارتباط با حمل و نقل جاده ای می توان به موارد زیر اشاره کرد:

۱ - فدراسیون بین المللی اتحادیه های شرکت های حمل و نقل بین المللی فورواردر (فیاتا FIATA) این فدراسیون در سال ۱۹۲۶ به وسیله ی ۱۶ کشور از شرکت های فورواردر در وین (اتریش) پایه گذاری شد و ریاست اولیه آن بعهدہ کشور دانمارک بود و هم اکنون مقر آن در زوریخ (سوئیس) است . هم اکنون این فدراسیون در قالب یک مجمع غیر دولتی به عنوان مشاور با شورای اقتصادی و اجتماعی سازمان ملل و سازمان بین المللی توسعه بازرگانی عمل می کند و در حال حاضر نمایندگی بالغ بر ۴۰/۰۰ شرکت فورواردر را از اقصی نقاط جهان را بر عهده دارد فیاتا دارای بیش از ۱۶۰۰ عضو وابسته از ۱۴۴ کشور جهان است انجمن شرکت های حمل و نقل بین المللی ایران عضو پیوسته و حدود بیش از یکصد شرکت فورواردر ایرانی عضو وابسته فیاتا هستند فیاتا هر سال یک بار کنگره ای در یکی از کشورهای مورد توافق اعضا برگزار می کند.

تشکیلات سازمانی فیاتا عبارتند از:

۱ - مجمع عمومی

۲ - هیئت رئیسه

۳ - پرزیدنی

۴ - انستیتوها

۵ - گروه‌های کاری

۶ - هیئت مشاورین

از جمله اهداف اصلی این سازمان می‌توان به موارد زیر اشاره کرد.

- ۱ - اتحاد صنعت فروردری در سطح جهان
- ۲ - مشارکت در چهارچوب مشاوره و یا کارشناسی در اجلاسهای مربوط به حمل و نقل بین‌المللی به منظور محاسبه و ارتقای منافع صنعت فروردری
- ۳ - تقویت صنعت فروردری از لحاظ اقدامات مقتضی
- ۴ - تقویت کالائی حمل و نقل کالا بطور کلی
- ۵ - پیدا کردن راه حل‌های عملی در راستای معضلات تکنیکی در چهارچوب انستیتوها گروهها و هیئت‌های مشاوره‌ای
- ۶ - مساعدت در حل و فصل معضلات بیمه‌های اجباری
- ۷ - اتحاد بیشتر صنعت فروردری با ایجاد اجلاسها

در اینجا به تعریف و توضیح برخی اسناد متحدالشکل که توسط فیاتا در سطح جهان تهیه شده است می‌پردازیم:

۱- بارنامه حمل مرکب چند وجهی فیاتا (FBL)

بارنامه‌های حمل مرکب چند وجهی فیاتا مهم‌ترین سندی است که فیاتا در اختیار اعضاء خود قرار داده است. این بارنامه تنها سندی است که بدلیل تطبیق شرایط آن با مقررات متحدالشکل اسناد حمل ترکیبی اطاق بازرگانی بین‌المللی مورد تایید این اطاق قرار گرفته است. بارنامه حمل مرکب چند وجهی سندی است قابل معامله و دال بر تحویل کالا و حمل آن با استفاده از وسایل مختلف حمل از مبدا تا مقصد تعیین شده است.

۲- گواهی رسید فیاتا (FCR)

صدور این گواهی به فروردرد این امکان را می‌دهد که سند مخصوصی را به عنوان اعلامیه رسمی که به موجب آن مسئولیت کالا را بعهده می‌گیرد برای فرستنده کالا صادر می‌نماید. با صدور این گواهی فروردرد تایید می‌کند که محموله مشخصی با دستورات غیر قابل برگشت جهت ارسال کالا به گیرنده‌ای که در اسناد مشخص شده است در تصرف خود دارد. این گواهی زمانی می‌تواند باطل شود که نسخه اصلی آن به صادر کننده عودت داده شود. مشروط بر اینکه فروردرد در وضعیتی باشد که بتواند آن را ابطال کند یا تغییر دهد.

۳- گواهی حمل فیاتا

با صدور این گواهی و تسلیم آن به فرستنده فرورادر متعهد می شود که کالا را در مقصد توسط نماینده منتخب خود تحویل دهد همچنین تاکید می کنند که مسئولیت ارسال و تحویل محموله مشخصی را بر اساس دستورات دریافتی از فرستنده کالا طبق موارد مندرج در اسناد بعهدہ گرفته است این گواهی در صورتی که به حواله کرد صادر شود قابل معامله است.

۱- اتحادیه بین المللی حمل و نقل جاده ای (ایرو IRU)

اتحادیه بین المللی حمل و نقل جاده ای در سال ۱۹۴۸ توسط کشورهای سوئد دانمارک نروژ- هلند بلژیک ، فرانسه، انگلیس و سوئیس تشکیل شده است. و توسط سازمان ملل بعنوان مشاور در امور حمل و نقل پذیرفته شده ایرو در حال حاضر دارای حدود ۱۵۲ عضو از جمله جمهوری اسلامی ایران است که به اعضای فعال (فدراسیونهای ملی حمل و نقل جاده ای) و وابسته (شرکت ها- گروهها و دست اندر کارانی که به فعالیتهای اتحادیه ای علاقه مند هستند) تقسیم می شود. اعضای فعال ۱۰۴ عضو از جمله اتاق بازرگانی صنایع و معادن ایران و اعضای وابسته ۴۸ عضو از جمله شرکت های ولوو و اسکانیای سوئد هستند.

ایرو شامل پنج بخش به شرح ذیل می باشد.

- ۱- شورای مدیریت یا مجمع عمومی که بالاترین مرجع اتحادیه است.
- ۲- هیئت مدیره که عضو اجرایی شورا است متشکل از یک مدیر عامل و هشت عضو هیئت مدیره می باشد
- ۳- دبیرخانه که محل آن در ژنو است و مجری تصمیمات متخذه از سوی مدیر عامل و شورا می باشد.
- ۴- کمیته های هفت گانه مشورتی که عبارتند از: فنی- روابط کاری- حقوقی- اساسنامه ایمنی جاده ای -

مسائل گمرکی و مالی

- ۵- کمیته های سه گانه ارتباطی که عبارتند از:

- الف- کمیته ارتباط برای حمل و نقل حرفه ای مسافر
- ب- کمیته ارتباط برای حمل و نقل حرفه ای کالا
- ج- کمیته ارتباط برای حمل و نقل به حساب شخصی

از جمله سایر سازمانهای بین المللی مرتبط با حمل و نقل جاده ای می توان سازمانهای زیر را نام برد.

-سازمان حمل و نقل مواد غذایی فاسد شدنی (ترانسفریگورت اروپا)

-کنفرانس وزرای حمل و نقل اروپا ECMT

-اتحادیه بین المللی عملیات بار ICHCA

-فدراسیون بین المللی اتومبیل IAF

-انجمن بین المللی دائمی کنگره های راه PLARC

کنوانسیون‌های بین المللی در ارتباط با حمل و نقل جاده ای

توسعه روز افزون تجارت و گسترش معاملات تجاری در بین ملل مختلف دنیا و در نتیجه آن توسعه روابط تجاری و باربری و حمل و نقل بین کشورها موجب شد تا دول مختلف دنیا به منظور جلب اعتماد یکدیگر و ایجاد اعتماد و اطمینان متقابل و با هدف نظام متد کردن روابط بین المللی در امور حمل و نقل قواعد و قوانین متحدالشکل و خاصی را در بین خود وضع نمایند و یک سری توافق نامه های بین المللی را در امر تجارت بوجود آورند. این خواسته ممکن نبود مگر اینکه با کشورهای جهان با همگرایی خود را تابع مقررات خاصی قرار دهند که در اصطلاح حقوق بین الملل با عنوان کنوانسیون یا موافقت نامه بین المللی نامیده می شود. ذیلاً به چند مورد از موافقت نامه های بین المللی در ارتباط با حمل و نقل جاده ای بین المللی اشاره می شود:

۱ - کنوانسیون حمل و نقل بین المللی کالا از طریق جاده (CMR)

با توجه به تشخیص ضرورت یکسان نمودن شرایط حاکم بر قراردادهای حمل و نقل بین المللی کالا از طریق جاده بخصوص اسناد مورد استفاده در حمل و نقل بین المللی در سال ۱۹۵۶ مطابق با ۱۳۳۵، پنج کشور اروپایی یعنی هلند- انگلیس فرانسه و بلژیک و سوئیس بمنظور یکنواخت کردن شرایط حاکم بر قراردادهای حمل و نقل بین المللی جاده ای کالا و تحقق سایر اهداف مذکور مقرراتی را مشتمل بر یک مقدمه و ۵۱ ماده تحت عنوان در (کنوانسیون قرارداد حمل و نقل بین المللی جاده ای کالا) (سی ام آر) تهیه و به امضاء رساندند مفادین کنوانسیون در کلیه قراردادهای حمل و نقل جاده ای به استثنای حمل های پستی اثاثیه منزل و جنازه قابلیت اجرا دارد. تفاوت عمده این کنوانسیون با کنوانسیون تیر در آن است که کنوانسیون تیر ناظر بر روابط بین حمل کننده، گمرک و موسسه ضامن است در صورتی که کنوانسیون سی ام آر ناظر بر روابط بین حمل کننده و فرستنده و گیرنده می باشد جهت حمل کالا در چهارچوب این کنوانسیون سندی به نام سی ام آر صادر می شود که سی ام آر در سه نسخه اصلی صادر می گردد نسخه اول مخصوص فرستنده کالا نسخه دوم همراه کالا برای گیرنده و نسخه سوم نزد حمل کننده باقی می ماند.

در ماده ۳ این کنوانسیون در مورد مسئولیت حمل کننده چنین مقرر شده است.

ماده ۳- از لحاظ این کنوانسیون حمل کننده مسئول فعل یا ترک فعل نمایندگان خدمه یا هر شخص دیگری که در جریان حمل از خدمات آنها استفاده می کند خواهد بود مادامیکه این نمایندگان خدمه یا اشخاص دیگر در

چهارچوب وظیفه شغلی خود عمل نموده باشند مانند اینکه چنین فعل یا ترک فعلی ناشی از عملکرد خود او باشد. همچنین در ماده ۱۷ متن این کنوانسیون در مورد مسئولیت حمل کننده مقرر شده است:

«حمل کننده مسئول فقدان تمام یا قسمتی از کالا و خسارت وارده به آن از تاریخ تحویل گرفتن کالا تا زمان تحویل دادن آن و همچنین مسئول هر گونه تاخیر در تحویل کالا خواهد بود...»

بر اساس این کنوانسیون حمل کننده حق وصول هزینه هایی را که برای گرفتن دستورات و همچنین هزینه های را که برای اجرای چنین دستوراتی متحمل شده خواهد داشت مگر اینکه این هزینه ها در نتیجه عمل اشتباه یا غفلت حمل کننده بوجود آورده باشد حمل کننده نیز مسئول فقدان تمام یا قسمتی از کالا و خسارت وارده به آن از تاریخ تحویل گرفتن کالا تا زمان تحویل دادن آن و همچنین هر گونه تاخیر در تحویل کالا خواهد بود در حال حاضر بالغ بر ۲۴ کشور به این کنوانسیون ملحق شده اند کشور ما نیز به دنبال پیگیری های مکرر سازمان حمل و نقل و پایانه های کشور و با توجه به تصویب مجلس شورای اسلامی و تأیید مجمع تشخیص مصلحت نظام در سال ۱۳۷۶ به این کنوانسیون ملحق شده است.

۲ - کنوانسیون گمرکی مربوط به حمل و نقل بین المللی کالا در جاده ها تحت کارنه تیر (TIR)

ضرورت بوجود آمدن این کنوانسیون مشکلاتی بود که در واردات و صادرات کالا و یا تردد وسائط نقلیه در کشوری به کشور دیگر فراهم می آورد در مواقعی که هر کالائی از کشوری وارد کشور دیگر می شود مشمول پرداخت حقوق و عوارض گمرکی می شود و لذا صاحب کالا و یا کشوری که می خواست کالایی را از یک کشور رد کرده و به کشور دیگر ببرد برای جلوگیری از عدم پرداخت حقوق و عوارض گمرکی کالای درون وسائط نقلیه که در نقاط داخلی آن کشور حمل یا از آن کشور ترانزیت می گردید در مرز ورودی خود پس از بازرسی دقیق کالا متناسب با نوع و میزان کالا و مقررات گمرکی خود وجه نقد و یا ضمانت نامه های سنگینی را از شرکت های حمل و نقل یا صاحب وسیله نقلیه دریافت می نمودند و به هنگام تحویل کالا در نقاط داخلی کشور و یا به هنگام خروج از مرز دیگر همان کشور مجدداً وسیله نقلیه را بازرسی کرده و چنانچه نوع و میزان کالا با نوع میزانی که به هنگام ورود کنترل شده مطابقت داشت وجه نقد یا ضمانت نامه دریافتی را مسترد می دانستند نظر به اینکه این امر از طرفی مستلزم صرف وقت و هزینه فراوان بود و از طرفی نیز به هنگام بازرسی گمرکی گاهی خسارت غیر قابل جبرانی به کالای مورد حمل وارد می گردید کشورهای اروپایی به فکر چاره ای افتادند و در سال ۱۹۵۹ در ژنو گرد آمدند و پس از بحث و بررسی مقرراتی را تحت عنوان کنوانسیون گمرکی حمل و نقل بین المللی کالا در جاده ها تحت کارنه تیر (TIR) بوجود آوردند که طبق مفاد آن مقرر گردید کشورهایی که در عضویت کنوانسیون در آمده اند چنانچه وسیله نقلیه ای را طبق شرایط این کنوانسیون بازرسی و پلمب کنند این وسیله از بازرسی در مرزها به جز موارد مشکوک معاف بوده و نیازی به تودیع

ضمانت یا پرداخت وجه نقد در مرزهای ورودی کشور عضو کنوانسیون نداشته و با ارائه کارنه تیر خود، به راحتی از مرز عبور کرده تا به مقصد خود برسد.

هم اکنون این کنوانسیون مشتمل بر ۶۴ ماده و ۸ ضمیمه ناظر بر روابط بین حمل کننده گمرک و موسسه ضامن می باشد کشور ما نیز در سال ۱۳۶۳ به این کنوانسیون ملحق شد و شرکت های حمل و نقل بین المللی ایرانی با سپردن تضمینات لازم به موسسه ضامن که اطاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران است از مزایای کنوانسیون تیر برخوردار شده و و سائط نقلیه تحت پوشش آنها به راحتی نسبت به حمل کالا به کشورهای عضو کنوانسیون اقدام می کنند. و سائط نقلیه که تحت پوشش این کنوانسیون مبادرت به حمل کالا می نمایند دارای محفظه قابل پلمب هستند و با تابلوهای مستطیل شکل که کلمه تیر روی آن نوشته و در جلو و عقب آن نصب گردیده است قابل تمایز با سایر وسائط نقلیه است برای اینگونه وسائط نقلیه دفترچه ای به نام (کارنه تیر) صادر می شود که برای یک سفر معتبر است جهت تردد آنها در سایر کشورهای عضو نیاز به سند گمرکی دیگری از جمله کارنه دوپاساژ نمی باشد.

از جمله سایر کنوانسیونهای مرتبط با حمل و نقل بین المللی جاده ای می توان به موارد زیر اشاره کرد.

-کنوانسیون گمرکی درباره ورود موقت وسائط نقلیه شخصی (کارنه دوپاساژ)

-کنوانسیون کارت سبز

-کنوانسیون حمل و نقل جاده ای کالاهای خطرناک (ADR)

-کنوانسیون گمرکی درباره دفترچه آت آبرای ورود موقت (ATA)

-کنوانسیون بین المللی یکسان سازی کنترلهای مرزی مربوط به حمل کالا

-موافقت نامه ترانزیت تجاری سازمان همکاری اقتصادی (اگو)....

معانی حقوق حمل و نقل بین المللی :

معانی حقوق

۱ -مجموعه مقررات که در زمان معینی بر جامعه حکومت می کند.

۲ -برای تفهیم روابط مردم و حفظ نظم در اجتماع قاعده حقوقی برای هر کس امتیاز این را در برابر دیگران می شناسد و توانایی ویژه ای به او اعطا می کند این امتیاز و توانایی که حقوق و جامعه منظم برای اعضای خود می شناسد حق گفته می شود که جمع آن حقوق است.

معانی دیگر مانند حقوق و دستمزد- جمع حق

شاخه‌های علم حقوق

علم حقوق به دو قسمت اساسی تقسیم بندی شده است:

۱- حقوق عمومی و حقوق خصوصی

۲- حقوق ملی یا داخلی

حقوق بین‌المللی یا خارجی

-حقوق خصوصی:

۱- حقوق مدنی

۲- حقوق تجارت

۳- حقوق دریایی و هوایی

-حقوق عمومی: ۱- حقوق اساسی ۲- حقوق اداری ۳- حقوق مالیه

۴- حقوق جزا ۵- حقوق کار ۶- آئین دادرسی مدنی ۷- آئین دادرسی کیفری

-حقوق داخلی یا ملی به قلم و مکانی و زمانی قانون - و عطف به فاسق نشدن قانون

-حقوق خارجی یا بین‌المللی: ۱- حقوق بین‌المللی عمومی حقوق بشر ۲- حقوق بین‌الملل خصوصی -

تابعیت - حقوق خارجیان - تعارض قوانین ۳- حقوق جزای بین‌المللی - مانند شکل داده‌های بین‌المللی

جنايات جنگی - دادگاه بین‌الملل لاهه. دادگاه رسیدگی کسره به پرونده ایران.

منابع حقوق: قانون - عرف - رویه قضائی - نظریه علمای حقوق

قرارداد حمل و نقل در قانون تجارت مصوب ۱۳۱۱ در فصل هشتم از مواد ۳۷۷ تا ۳۹۴ بحث شده و رد ماده ۱ که تعریف تاجر آمده و در ماده ۲ بعنوان شغل تجاری قلمداد شده است تصدی به حمل و نقل از راه خشکی - آب و هوا در مواد ۵۱۶ و ۵۱۷ و ۵۰۹ ق.م در بحث اجاره بعنوان یکی از عقود معین پرداخت شده است در ماده ۵۱۶ نیز سه راه حمل و نقل بیان شده است.

تقسیم‌های حمل و نقل: ۱- آب - هوایی - خشکی: جاده، ریل

۱- حمل و نقل از راه خشکی: جاده‌ای، ریلی

۲- حمل و نقل از راه آبی یا دریایی بر حمل و نقل هوایی

که در هر یک از موارد قوانین حاکم کنواسیونها حاکم زمانهای مجری گفته خواهد شد. و در هر مورد حمل و نقل بار و مسافر گفته خواهد شد.

۱-اهمیت و تاریخچه حمل و نقل

اهمیت حمل و نقل کالا و مسافر امروزه بر هیچ کس پوشیده نیست. آنچه که مسلم است مقارن جنگ جهانی اول راههای کشور و تمام جهان راههای کاروانی تشکیل می‌دادند. اولین وسیله حمل و نقل با روش حمل و نقل همان روش جاده‌ای بوده که کاروانهای تجار و خود تجار به همراه کالاهای خود مسافرت می‌کردند و اولین راه‌های شوسه در سال ۱۲۹۹ در کشور ایجاد شده است و با توجه به اینکه قبل از بوجود آمدن راه در کشور راههای بیابانی و کوهستانی برای عبور کاروانها مورد استفاده قرار می‌گرفت به این ترتیب اگر در جستجوی ریشه و یا نحوه بوجود آمده صحنه پیچیده و متنوع حمل و نقل و ارتباطات برآییم از طریق مطالعه و بررسی سیر تحول و تمدن بشری در خواهیم یافت که پیدایش حمل و نقل در ارتباطات همراه با تحولات اجتماعی اقتصاد و تکنولوژیکی و شیوه‌های زندگی انسان بوده است. نیازهای انسانی و بشری موجب ایجاد شبکه راههای ارتباطی وسایل ارتباطات و پیام رسانی و حمل و نقل انسان و کالا شده است. همزمان با پیشرفت تمدن دانش و فن حمل و نقل و ارتباطات تکامل یافته بطوریکه بشر از طریق راه رفتن به روش کشیدن- بکار گرفتن حیوانات اهلی- و استفاده از ابزار ساده حمل در صدد رفع نیاز حمل و نقل خود شده است.

در ادامه چنین روشهایی و طی سالهای دراز موجب شده است که حمل و نقل از مراحل استفاده از جاده‌های مالرو و قایق‌های پاروئی - ترن اسبی- بالن، و عصر استفاده از شاهراه‌های آسفالتی برسد که امروزه آمار جاده‌های ترانزیت دنیا حدود ۲۰ میلیون کیلومتر (۵۰۰ برابر پیرامون کره زمین) و بیش از ۹۰ میلیون دستگاه وسیله نقلیه غیر شخصی و ۳۳۰ میلیون وسیله نقلیه شخصی و به عبارت دیگر ۴۲۰ میلیون دستگاه وسیله نقلیه جاده‌ای (آمار سال ۱۳۸۱) و همچنین کشتی‌های مختلف فله بر- ویژه کالاهای خشک- کانتینری و کشتی‌های غول پیکر نفتی و ناوهای هواپیما بر جنگی - قطارهای سریع السیر با سرعت بیش از ۶۰۰ کیلومتر در ساعت کار حمل و نقل کالا و مسافر را در دنیای امروزی انجام می‌دهند با نگاهی به تاریخ حمل و نقل چنین استنباط می‌شود که اولین وسیله شناور که می‌توان به آن کشتی اطلاق نمود به مصر باستان بر می‌گردد. که شاید قدمت آن به ۶۰۰ سال قبل بر گردد. بنا بر تحقیقات و پژوهشهایی که توسط باستان شناسان و مورخین بوجود آمده ایران

باستان از جاده‌های تسطیح شده برخوردار بوده است که تسهیلات ارتباطی و حمل و نقل مال التجاره را از چین تا سواحل شرقی دریای مدیترانه توسط بادبانها و ارابه‌های متداول عصر خود فراهم می‌نمودند. در دوران هخامنشیان جاده‌های ارابه رو ایران از شمال سرزمین ایران به همدان و از خاور به بندر دبلمان و از باختر به باویل و تا سرزمین فلسطین مرتبط بوده است و ارابه‌های ایران به حمل ابریشم از چین و تبدیل آن به پارچه‌های ابریشمی در داخل کشور و صدور مجدد آن به ممالک روم و حمل و نقل فلزات روی از روم به ایران اشتغال داشته‌اند. که نهایتاً راه‌های عمده حمل و نقل به دو طریق بود یکی «راه زمینی ابریشم» که از چین شروع می‌شود و پس از گذشت از آسیای مرکزی به دریای سیاه و مدیترانه منتهی می‌شد و یکی (راه دریایی ادویه) بین اقیانوس هند و دریای احمر و یا مصر و اسکندریه ادامه داشت.

حمل و نقل کالا و مسافر از جمله مهمترین عوامل توسعه و گسترش فرهنگ بین تمدنها و قومیت‌های کهن بوده است. در دوران هخامنشی ایجاد راه‌ها و وسایل حمل و نقل و ارتباطات بین متصرفات شرقی و غربی ایران از طریق دریا و خشکی مورد توجه خاص واقع شد و اقدامات زیر بنایی ایجاد راه و جاده‌های حمل و نقل مورد توجه واقع شد و در دوران اشکانیان تجارت ایران جان تازه‌ای گرفت بطوریکه در هر شهر یکی از ایام هفته برای عرضه کالا در نظر گرفته شد و جمعه بازار - و دوشنبه بازار - از یادگاران آن دوران است که تجار کالاهای خود را برای فروش به شهرهای مختلف حمل می‌کردند. در دوران حکومت ساسانی عهده‌نامه‌های فروش کالا و قراردادهای متقابل ترکی با روم بسته شد. تا اینکه پس از گسترش تجارت در بین کشورهای دیگر با ایران کاروانسراهای بین راهی بوجود آمدند.

حمل و نقل بین کشورهای مسلمان و هند از صدر اسلام از طریق دریا و زمین صورت گرفت این روند حمل و نقل که عمدتاً به صورت جاده‌ای و خشکی بود ادامه داشت تا اینکه در اواخر قرن ۱۶ با اختراع وسایل ترابری جدید حمل و نقل دریایی، و خشکی جان تازه گرفت. مهندسان و طراحان به قدرت بخار پی بردند و قطار ریلی اختراع شد. و سپس استفاده از بخار در حمل و نقل دریایی مورد استفاده واقع شد. در اواخر قرن ۱۸ پرواز در آسمانها مورد توجه دانشمندان واقع شد و برادران «مون گلیغه» موفق به کشف این مهم شدند.

در عصر حاضر در سایه پیشرفت علم و فن آوری در جهان، حمل و نقل از جایگاه ویژه‌ای برخوردار است. و حمل و نقل امروزه تاثیر بسزایی در گسترش فرهنگ بین انسانها دارد. امروزه این رشته از صنعت به صورت صنعتی عظیم و گسترده در آمده است و ارتباط گسترده آن با فعالیت های اقتصادی - فرهنگی، سیاسی و نظامی توریستی و رفاهی، لزوم بهره گیری، از مدیریت نوین و فنون جدید را در حمل و نقل اجتناب ناپذیر می‌نماید.

-تعریف حمل و نقل:

حمل و نقل به غیر از تعریف لغوی تعریف دیگری ندارد و در علم لغات حمل به معنی بردن با برداشتن است و نقل به معنی جابجایی است اصطلاح حمل و نقل در اقتصاد و تجارت به مفهوم جابجایی کالا یا مسافر می‌باشد. در قوانین و دستورالعمل‌ها و آئین‌نامه‌های مصوب و جاری تعریف خاصی از حمل و نقل نشده است و در قانون تجارت در ماده ۳۷۷ ق تجارت متصدی حمل و نقل تعریف شده و آن کسی است که در مقابل دریافت اجرت حمل اشیاء را به عهده می‌گیرد می‌بینیم که در قانون تجارت مقوله حمل و نقل فقط در قالب حمل و نقل اشیاء و کالا بیان شده و به حمل و نقل مسافر پرداخته نشده است و در مواد ۳۷۷ تا ۳۹۴ ق - ت به تشریح و توضیح وظایف و مسئولیت‌های متصدیان حمل و نقل بار یا کالا اشاره نموده و در مورد مسئولیت حمل و نقل مسافر که امروزه یکی از الزامات جبران ناپذیر حمل و نقل است نپرداخته است.

همچنین در قانون مدنی مصوب ۱۳۰۷ نیز در بحث عقود معین و عقد اجاره که بعنوان یکی از عقود معین است نیز به اجاره انسان و چهارپایان اشاره شده است و در مواد ۵۱۳ و ۵۱۶ قانون مدنی به انواع حمل و نقل از سه راه خشکی - دریا و هوا اشاره شده و در اجاره اشخاص به اجاره حمل و نقل برای اشخاص و مال التجاره اشاره شده است. و این در حالی است که در قانون تجارت ۱۳۱۱ فقط به حمل و نقل کالا پرداخته شده است و قوانین تجارت و مدنی بعنوان قانون اصلی و مادر بر کلیات موضوع پرداخته و حمل و نقل کالا و مسافر در قالب قانونهای تخصصی و فرعی که بعد از تاریخ‌های مذکور به تصویب مراجع قانونگذاری رسیده موجود می‌باشد بطور کلی حمل و نقل را می‌توان چنین تعریف کرد: حمل و نقل عبارت است از تحویل گرفتن مسافر یا کالا در مبدأ، توسط موسسه حمل و نقل و استقرار دادن و بارگیری در وسیله نقلیه و جابجایی آن از نقطه‌ای به نقطه دیگر تعریف موسسه و تخلیه و تحویل آن در نقطه معین در مقصد طبق قوانین و مقررات و دریافت اجرت.

تعریف موسسه: موسسه عبارت است از یک واحد تجاری یا خدماتی تاسیس شده، یا به عبارتی یک واحد تجاری که در زمینه‌های اقتصادی فعالیت می‌نماید. و اگر این واحد تجاری یا اقتصادی به حمل و نقل کالا و یا مسافر بپردازد موسسه حمل و نقل باری یا مسافربری نامیده می‌شود. این تعریف یک تعریف عرفی و لغوی و از موسسه می‌باشد. ماده ۱ قانون موسسات حمل و نقل و تعمیرگاههای اتومبیل مصوب ۴۵-۴-۱۹ در مورد اجازه تاسیس موسسات و بنگاههای حمل و نقل عمومی اعم از بار و مسافر مقرر می‌دارد تاسیس بنگاههای حمل و نقل اعم از مسافربری، و باربری تعمیرگاههای ثابت و سیار اتومبیل و مستلزم اخذ پروانه است. . . . در این ماده قانون از موسسات یا بنگاههای حمل و نقل کالا و یا مسافر اسم برده شده ولی تعریفی از موسسه نشده است. همچنین در آئین نامه اجرای قانون مذکور مصوب ۲۴/۴/۱۳۴۶ به شرایط قانونی صاحبان موسسه و خود موسسات از لحاظ رعایت قوانین صنفی، فنی و شهرداری پرداخته شده ولی تعریفی از خود موسسه نشده است.

-آئین نامه تاسیس و بهره‌برداری از موسسات ترابری جاده‌ای مصوب ۱۳۷۵ در ماده ۱ مقرر می‌دارد. «انجام هر گونه عملیات ترابری عمومی جاده ای اعم از حمل کالا یا مسافر از نقطه‌ی به نقطه دیگر در داخل کشور مستلزم تاسیس و بهره‌برداری از موسسات ترابری داخلی بوسیله شخص یا اشخاص حقیقی یا حقوقی با موافقت شورای هماهنگی ترابری کشور و رعایت ضوابط و استانداردهای تعیین شده در آئین نامه و سایر مقررات مربوط مملکتی خواهد بود» همچنین ماده ۱- آئین نامه تاسیس و فعالیت شرکت‌ها و موسسات مسافربری بین‌المللی جاده‌ای مصوب ۳/۷/۱۳۶۷ در خصوص انجام عملیات حمل و نقل بین‌المللی مقرر می‌دارد. «انجام هرگونه عملیات مسافربری بین‌المللی جاده‌ای مستلزم تأسیس شرکت و یا موسسه و بهره‌برداری از تأسیسات . . . با کسب مجوز فعالیت از وزارت راه و ترابری می‌باشد.

همچنانکه ملاحظه می‌شود در متن کلیه قوانین و مقررات مربوط به فعالیت‌های حمل و نقل کالا و مسافر از شرکت و یا موسسه نام برده شده است و نهایتاً در ماده ۲ آئین نامه تاسیس و بهره‌برداری از موسسات ترابری جاده‌ای مصوب ۱۳۷۵ در مورد تعریف موسسه چنین مقرر شده است:

«کلمه موسسه که در این آئین‌نامه بکار برده شده شخص یا اشخاص حقیقی یا حقوقی است که از طرف یک نفر بطور مستقل یا چند نفر بصورت شرکت یا مشارکت تأسیس می‌شود.»

این آئین‌نامه تعریف کاملی از موسسات حمل و نقل ارائه داده که بسته به نوع خدمات و فعالیت موسسه به موسسه حمل و نقل خدماتی، توزیعی و غیره نامیده می‌شود. پس تمام موسسات حمل و نقل داخلی و بین‌المللی که در قالب عنوان موسسه فعالیت می‌نمایند در واقع یک واحد تجاری حقیقی یا حقوقی هستند که از نظر قانونی به نام یک شخص حقیقی و یا یک شخصیت حقوقی در قالب شرکت‌های تجاری فعالیت می‌نمایند.

-تعریف شرکت و انواع شرکت

ماده ۵۷۱ ق-م مقرر می‌دارد:

شرکت عبارت است از اجتماع حقوق مالکین متعدد بر شیی واحد بنحو اشاء در قانون مدنی در فصل اقسام عقود و معاملات و بعنوان یکی از عقود معین که در مقابل عقود نامعین بکار برده می‌شود عقد شرکت بیان شده است که همچنانکه از تعریف آن استدلال می‌شود وقتی حقوق و منافع چند مالک بر یک چیز جمع شود شرکت تشکیل می‌شود. بدنبال این ماده قانونگذار در ماده ۵۷۲ مقرر می‌دارد: شرکت اختیاری است یا قهری. و در مواد بعدی به تعریف شرکت اختیاری و قهری پرداخته و امتزاج اختیاری منافع و کالا را شرکت اختیاری و امتزاج غیر ارادی یک کالا را تشکیل شرکت غیر اراده تعریف کرده است بعنوان مثال وقتی دیوار حائل بین دو انبار گندم فرو بریزد و گندمها با هم مخلوط شوند در این صورت چون تشخیص اینکه کدام گندم مال چه کسی

است غیر ممکن است لذا شرکت غیرارادی در مالکیت گندم محقق شده است و همچنین شرکت وراث در ما ترک متوفی یک شرکت غیر ارادی است و نیز وقتی مالکین متعدد با اراده مال خود را باهم در می آمیزند در واقع شرکت ارادی تشکیل شده است مانند اینکه کشاورزان برای فروش یک جای محصولات خود آن را باهم مزج کرده و بفروشند. یا همکاری مشترک چند نفر در ساخت خانه، جاده و . . . که بموجب عقد حاصل می شود.

شرکت در قانون تجارت تعریف نشده است و در ماده ۲۰ قانون تجارت بدون تعریف شرکت انواع ۷ گانه شرکت های تجاری تعریف شده است بنابراین با دقت نظر چنین استنباط می شود که شرکت در قوانین مدنی و تجارت بصورت جداگانه می باشد و برای رسیدن به فرق بین این دو نوع شرکت بایستی ماهیت حقوقی شرکت را بشناسیم.

در مورد شرکت مدنی همچنانکه گفته شد بموجب ماده ۷۵۱ قانون مدنی شرکت مدنی بعنوان یکی از عقود معین می باشد. البته بحث اینکه شرکت در قانون مدنی جزء عقود باشد فقط در مورد شرکت ارادی که اراده طرفین در آن موثر باشد می تواند شرکت به مفهوم ارادی باشد و گرنه شرکت غیرارادی مانند مزج اتفاقی اموال و یا شریک بودن وراث در ما ترک متوفی در واقع جزء وقایع حقوقی است و عقد محسوب نمی شود ولی طرفین ملزم به آن می شوند.

در مورد ماهیت شرکت های تجاری که تابع قانون تجارت می باشند دو نظر وجود دارد عده ای معتقد هستند که در واقع شرکت های تجاری نوعی قرارداد و توافق بین طرفین و شرکاء است که طرفداران این نظریه بنا به دلایلی از قبیل اینکه چون سهامداران در پذیره نویسی رضایت خود را اعلام کرده اند و اختیارات مجامع عمومی بموجب رضایت و عقد جداگانه ای از سوی شرکا و سهامداران به آنها داده می شود شرکت های تجاری را نوعی عقد بین سهامداران می دانند. در حالی که ما می دانیم که در خرید سهام در واقع سهامداران بیشتر از اینکه قصد دخالت در اعمال و فعالیت های شرکت را داشته باشند نوعی سرمایه گذاری کرده اند و از طرفی در عقد باید سهامداران دارای تساوی حقوقی باشند در حالی که در شرکت های سهامی ممکن است برای یکی از شرکاء امتیاز بیشتری در نظر گرفته شود. ضمن اینکه شرایط و ویژگی خاصی که بموجب قانون تجارت برای شرکت های تجاری در نظر گرفته شده در قانون مدنی وجود ندارد از جمله سرعت در عملیات مالی و گردش ثروت و ورشکستگی و . . .

پس به این نتیجه رسیدیم که مفهوم شرکت مدنی با شرکت تجاری متفاوت می باشد با توجه به تعریفی که در ماده ۵۷۱ ق - م از شرکت مدنی شده است و نظر به مباحث انجام شده حال باید یک تعریفی از شرکت تجاری ارائه شود. با توجه به اینکه قانون تجارت کشورمان از مفاد قانون تجارت فرانسه پیروی کرده و در واقع مأخذ

اصلی آن می‌باشد در ماده ۱۸۳۲ ق-مدنی فرانسه شرکت به این نحوه تعریف شده است «شرکت عقدی است که بموجب آن دو یا چند شخص توافق می‌کنند منافع احتمالی آورده مشترکی را بین خود تقسیم کنند» در این تعریف هم با آنکه به عقد شرکت نظر دارد و به قصد انتفاع نیز اشاره می‌کند به انجام دادن اعمال تجاری اشاره نشده است. با توجه به انواع شرکتی که در قانون تجارت در ماده ۲۰ آمده و نیز قوانین و قواعدی که در شرکت‌های سهام و سایر شرکت‌ها برای آن برشمرده شده است و با عنایت به اینکه شرکت به مفهوم تجاری یک عقد الزام آور بوده و شرکاء نمی‌توانند هر وقت بخواهند از آن کنار بکشند و بلکه خارج شدن از شرکت تابع قواعد خاصی است و یک نوع الزام در حضور در شرکت وجود دارد لذا شرکت به مفهوم تجاری را چنین می‌توان تعریف کرد: شرکت عهدی (قرارداد) است که بوسیله آن چند شخص توافق می‌کنند به وجه لازمی آورده‌هایی را به منظور تقسیم منافع احتمالی مشترکاً مورد تجارت قرار دهند.»

-اشخاص حقیقی و حقوقی.

ماده ۵۸۳ ق تجارت مقرر میدارد:

کلیه شرکت‌های مذکور در این قانون شخصیت حقوقی دارند. و نیز ماده ۵۸۸ همان قانون مقرر میدارد: شخص حقوقی می‌تواند دارای کلیه حقوق و تکالیفی شود که قانون برای افراد قائل است. مگر حقوق و وظایفی که بالطبع فقط انسان ممکن است دارای آن باشد. مانند حقوق و وظایف ابوت، نبوت، و امثال آن. و ماده ۹۵۸ ق-مدنی مقرر می‌دارد: هر انسان متمتع است از حقوق مدنی است.

در علم حقوق شخصیت بطور کلی یا شخصیت حقوقی بطور اختصار به معنی صلاحیت دارا شدن حقوق و تکالیف است. و نیز صلاحیت اجرای آن و به این اعتبار دو نوع اهلیت در قانون مدنی تعریف شده است اهلیت تمتع و اهلیت استیفاء که اهلیت تمتع در ماده ۹۵۶ ق-م به این نحوه تعریف شده است: اهلیت برای دارا بودن حقوق با زنده متولد شدن انسان شروع می‌شود و با مرگ او تمام می‌شود و ماده ۵۹۸ شرایط اهلیت استیفاء را برای بهره‌برداری از حقوق مدنی قائل شده است. پس به این اعتبار شخص حقیقی در واقع ما افراد و ما انسانها هستیم ولی سوال این است که شخص حقوقی چیست و چه مفهوم و چه اعتباری دارد.

ما می‌دانیم که در اجتماع بعضی جمعیت‌ها و موسسات مانند اشخاص طبیعی دارای شخصیت مالی هستند و دارائی‌هایی دارند طرف معامله و قرارداد قرار می‌گیرند. که این امورات بطور کلی از امورات مربوط به تک تک افراد موجود در آن مجموعه که تحت عنوان خاصی نامیده می‌شود متفاوت است. شناختن شخصیت حقوقی برای جمعیت یا موسسه‌ای به این معنی است که اولاً عده‌ای از اشخاص طبیعی که اعضاء آن جمعیت یا موسسه هستند دارای منافع مشترک هستند. ثانیاً این منافع مخصوص آنها بوده و بکلی از منافع سایر افراد جدا و

تمتاز هستند و ثالثاً اعضاء گروه مزبور از نظر روابط حقوقی با اشخاص ثالث تمام آنها در يك مجموعه در حكم واحد هستند و بعنوان يك طرف حساب قرار می گیرند.

حال باید دید مبنای این شخصیت چیست عده‌ای از حقوقدانان معتقد هستند که شخص حقوقی موجود مستقل و مجزی از وجود افراد تشکیل دهنده آن است و معتقد هستند که این موجود مستقل دارای اراده همانند افراد بشری است و معتقد هستند که وقتی عده‌ای برای هدف خاصی گرد هم جمع می‌شوند این اشتراك جمعی يك اراده خاصی را بوجود می‌آورد که غیر از اراده تک تک افراد است. عده‌ای دیگر به مجازی بودن شخصیت حقوقی معتقد هستند که دولت هر وقت بخواهد می‌تواند آن را بوجود آورد و هر وقت هم خواست می‌تواند آن را بردارد. و معتقدند افراد انسانی تنها دارنده اراده و شعور هستند. نظریه سوم معتقد به اعتباری بودن شخصیت حقوقی است. این مفهوم بهتر از سایر مفاهیم است و طرفداران این نظریه می‌گویند مجازی یا حقیقی بودن شخص حقوقی مسائل معقول و ساختگی هستند و شخصیت حقوقی مفهوم انتزاعی و تاسیس حقوقی است که بر اثر تمدن بوجود آمده است و به عبارت دیگر مفهوم شخص حقوقی يك اعتبار و عنوان قراردادی است که پس از احراز شرایط و طی مراحل قانونی آن عنوان و مفهوم کسب می‌شود. این نظریه قوی به نظر می‌رسد. و به این اعتبار اشخاص حقوقی به دو دسته تقسیم می‌شوند:

۱- اشخاص حقوقی حقوق خصوصی - شرکتهای تجاری - موسسات غیر تجاری (موسسات فرهنگی و خیریه).

۲- اشخاص حقوقی حقوق عمومی - دولت - شهرداریها - انجمن‌های روستاها - موسسات مستقل دولتی

-تعریف متصدی حمل و نقل:

برای اینکه بتوانیم از حقوق حمل و نقل صحبت کنیم ابتداء باید متصدی حمل و نقل و یا شخص مستول در حمل و نقل کالا را بشناسیم و تبع آن بتوانیم در مورد وظایف و مسئولیت‌های حمل و نقل صحبت کنیم. برای رسیدن به این موضوع ابتدا تعریف قانونی تجارت را بیان می‌کنیم قانون تجارت مصوب ۱۳۱۱ در ماده ۳۷۷ مقرر میدارد «متصدی حمل و نقل کسی است که در مقابل اجرت حمل اشیاء را بعهده می‌گیرد.» آنچه که به نظر می‌رسد قانونگذار در این ماده بصورت ساده متصدی حمل و نقل را تعریف کرده ولی با دقت نظر در تعریف مذکور با لحاظ واقعیت موجود به نظر می‌رسد که تعریف مذکور خالی از ایراد نباشد چونکه در تعریف مذکور حمل و نقل مسافر که امروزه از نظر تعداد انجام حمل و نقل در مرتبه اول برخوردار است دور از ذهن مانده و به آن اشاره نشده است که انشاءالله در اصلاحیه قانون تجارت جدید به این مهم توجه خواهد شد.

قانون مدنی حمل و نقل را در بحث عقد اجاره مطرح کرده و در ماده ۵۱۳ مقرر میدارد: اقسام عمده اجاره اشخاص از قرار زیر است.

۱- اجاره خدمه و کارگران از هر قبیل

۲- اجاره متصدیان حمل و نقل اشخاص یا مال التجاره اعم از راه خشکی یا آب و هوا: همچنین قانونگذار در ماده ۵۱۶ از قانون مذکور بدون تعریف متصدیان حمل و نقل تعهدات آنها را بعنوان امین اموال بر شمرده است. در متن سایر قوانین مرتبط با حمل و نقل تعریف متصدی حمل و نقل ارائه نشده است ولی می توان نمونه ای از تعریف متصدی حمل و نقل را در مفاد قرار دادهای حمل و نقل بین المللی و کنواسیونهای بین المللی یافت:

بعنوان مثال اصطلاح متصدی حمل و نقل در قرارداد بین المللی جاده ای بین دولت ایران و دولت جمهوری اتریش مصوب ۱۱/۱۰/۱۳۶۷ در بند ۱ از ماده ۱ چنین مقرر شده است:

«متصدی حمل و نقل عبارت است از یک شخص حقیقی یا حقوقی و یا هر شرکت مقیم ایران و اتریش که بر طبق قوانینی که در کشورش لازم الاجراست مجاز می باشد به حمل و نقل بین المللی مسافر و کالا در جاده ها مبادرت نماید».

با بررسی مجموع مباحث و با عنایت به تعریفی که در قانون تجارت مصوب ۱۳۱۱ شده است می توان متصدی حمل و نقل را چنین تعریف کرد متصدی حمل و نقل شخص حقیقی یا حقوقی است که طبق قوانین و مقررات حاکم در کشور به حمل و نقل کالا یا مسافر در سطح ملی یا بین المللی مبادرت نماید تصدی به حمل و نقل کالا (بطور عام اعم از مسافر یا کالا) در بند ۲ ماده ۲ قانون تجارت جزء اعمال تجاری می باشد.

-تعریف و انواع عقد یا قرارداد.

قبل از اینکه به مباحث اصلی و تخصصی حقوق حمل و نقل پردازیم. همچنانکه در مباحث قبلی هم گفته شد بایستی یک تعریفی از اصطلاحات و مفاهیم مقدماتی آورده شود. عقد یا قرارداد بعنوان یکی از موضوعات اصلی علم حقوق می باشد و تمام فعالیت های تجاری در قالب قرار داد، معامله، خرید و فروش، معاوضه و . . . انجام می شود لذا بایستی تعریف این اصطلاحات مشخص شود.

قانون مدنی در ماده ۱۸۳ در عقود و معاملات مقرر میدارد «عقد عبارت است از اینکه یک یا چند نفر در مقابل یک یا چند نفر دیگر تعهد بر امری نماید و مورد قبول آنها باشد».

چنانکه ملاحظه می شود این تعریف دو عنصر دارد:

۱- در اثر توافق دو یا چند اراده بوجود می آید: بطور معمول برای تحقق خارجی عقد دست کم دو شخص اعم از طبیعی یا حقوقی (اشخاص حقیقی یا حقوقی) باید به منظور ایجاد اثر حقوقی باهم توافق کنند. با وجود این

گاه اتفاق می افتد که یک شخص بیان اراده طرفین عقد را بعهده می گیرد مانند اینکه یک شخص وکیل از دو طرف عقد باشد. در این مورد ظاهراً عقد با یک اراده واقع می شود در حالی که در واقع یک نفر عهده دار بیان یک یا دو اراده بوده است. این شخص به نمایندگی از یکی یا دو طرف یا هر دوی آنها دو تصمیم می گیرد و عقد از توافق آنها بوجود می آید.

۲- نتیجه و منظور از توافق ایجاد تعهد است. گفته شد که عقد از توافق دو انحاء بوجود می آید یعنی اراده‌ها بایستی امری را ایجاد کنند و نظم حقوقی پیش از آن را دگرگون کنند از ظاهر ماده ۱۸۳ چنین برمی آید که انشاء باید به منظور ایجاد تعهد باشد. پس در مواردی که نتیجه توافق تبدیل تعهد یا سقوط و انتقال است یا آثار دیگری مانند انتقال مالکیت یا ایجاد مالکیت و ایجاد شخصیت حقوقی از آن به یاد می آید عمل حقوقی را نباید عقد نامید چنانکه ماده ۲۸۳ قانون مدنی توافق طرفین را در فسخ معامله یا عقد «اقاله» نامیده است و در تبدیل تعهد آن را «تراضی» گفته است از آنچه که گفته شد و با دقت در مفاد قانون مدنی و سایر قوانین مربوط به معاملات چنین استنباط می شود که توافق و یا تراضی اعم از عقد و به نوع خاصی از توافق که ایجاد تعهد می کند «عقد» می گویند.

تعریف مذکور که در متن قانون مدنی آورده شده از سوی علمای حقوق مورد نقد و بررسی قرار گرفته است و دو نقد بر این تعریف بیان شده است که این تعریف جامع و کامل نیست و برخی از ایجاد عقود و قراردادهای را شامل نمی شود. که ذیلاً به بررسی این موضوع و تعریف پیشنهادی می پردازیم.

۱- در تعریف قانون مدنی تعهدی که دو طرف در مقابل دیگری می کنند بعنوان عقد تعریف شده است. در حالی که تعهد نتیجه و اثر عقد است نه اینکه خود عقد تعهد است بلکه تعهد نتیجه‌ای است که از انعقاد عقد یا قرارداد بوجود می آید. بعبارت دیگر توافق اراده اشخاص تعهد را برای طرفین بوجود می آورد. و در واقع تعهد نتیجه عقد است نه خود عقد.

۲- این تعریف قانون مدنی فقط عقود را شامل می شود که اثر مستقیم آن ایجاد تعهد برای طرفین است و برخی از عقود که اثر مستقیم آن تملیک و انتقال مالکیت است را شامل نمی شود. مگر اینکه گفته شود که خود تملیک هم تعهد است که این موضوع را برخی از حقوقدانان در مقابل نفذ کنندگان ماده ۱۸۳ قانون مدنی گفته اند و استدلال نموده اند که در واقع در عقود که اثر مستقیم در انتقال مالکیت دارند نیز خود انتقال مالکیت موضوع عقد هم تعهد است که فوراً اجرا می شود.

با توجه به آنچه که بیان شد نهایتاً حقوقدانان تعریف جامعی از عقد را که با تحولات امروزی هم سازگار باشد ارائه داده‌اند. توافق دو یا چند اراده به منظور ایجاد اثر حقوقی» که این اثر حقوقی اعم از ایجاد تعهد، انتقال مالکیت، حذف و سقوط تعهد و سایر موضوعات قراردادی است.

-انواع عقد

اصل آزادی قراردادها (م ۱۰ ق-م) که بموجب آن تمام قراردادهایی که مخالف قانون و شرع نباشد برای طرفین لازم‌الاجرا تلقی شده است. دامنه اینگونه اعمال حقوقی را چنان گسترش داده است که دیگر به آسانی نمی‌توان همه انواع آن را شمرد. پیچیدگی روابط اجتماعی و تحول اقتصادی هر روز شکل تازه‌ای از معاملات را ایجاد می‌کند و تعهدهایی را مطرح می‌سازد که پیش از آن نبوده است.

و عقود هم هستند که به لحاظ اهمیت و کثرت استفاده و کاربرد آن قانون مدنی در باب سوم از کتاب اول از مواد ۳۳۸ به بعد به آنها پرداخته و شرایط و اوصاف آن را در مواد قانونی آورده و در فقه و سنت نیز به اغلب این عقود اشاره شده است و عقود دیگری که به موجب اصل آزادی قراردادها منعقد می‌شود و اثر مرور زمان و با تنوع خدمات و تحولات اقتصادی و اجتماعی بود آمده است. بر همین مبنا عقود به دو نوع عقود معین و نامعین تقسیم می‌شود.

-تعریف عقود معین:

با توجه به آنچه که بیان شد عقود معین را نمی‌توان تعریف خاصی کرد مگر اینکه گفته شود: عقدی است که در قانون عنوان معین دارد و قانونگذاری به لحاظ اهمیت و کثرت استعمال در عرف و شرع شرایط و آثار آن را معین کرده است. مانند، بیع، اجاره، قرض، ضمان و... .

عقود نامعین:

و برعکس تعریف فوق عقودی که در قانون عنوان و صورت خاصی ندارند و شرایط و آثار آن بر طبق قواعد عمومی قراردادها و اصل حاکمیت اراده تعیین می‌شود. عقود بی‌نام یا نامعین نامیده می‌شود. مانند قراردادهای طبع و نشر کتاب -انتقال سرففلی، اقامت در میهمانخانه و... غیر از تقسیم‌بندی کلی که ارائه گردید طبق نظر و استدلال علمای حقوق و مطابق مفاد ماده ۱۸۴ قانون مدنی تقسیم‌بندی دیگری هم از انواع عقد ارائه شده است. ماده ۱۸۴ ق.م مقرر میدارد عقود و معاملات به اقسام ذیل تقسیم می‌شوند: لازم - جایز - خیاری - منجز و معلق.

که اینک به شرح و توضیح هر یک از این نوع عقود می‌پردازیم:

-عقد لازم: م ۱۸۵:

عقد لازم آن است که هیچیک از طرفین معامله حق فسخ آن را نداشته باشند مگر در موارد «معین» اثر مطلوب در هر عقد ایجاد التزام است و اینکه طرفین عقد یا همان قرارداد به آثار حقوقی که از عقد حاصل می‌شود یا بموجب قانون بر آن بار می‌شود ملتزم شوند. در صورتی می‌توان به اثر عقد امیدوار بود که طرفین از زیر آن شانه خالی نکنند در حقوق ما لازم بودن عقود و قراردادها یک اصل است و در ماده ۲۱۹ قانون مدنی این امر پیش‌بینی شده است «عقودی که بر طبق قانون واقع شده باشد بین متعاملین و قائم مقام آنها لازم الاتباع است مگر اینکه طرفین اقاله و یا بعلت قانونی فسخ نمایند» پس همه قراردادها به جز آنچه که در قانون پیش‌بینی شده است بین طرفین لازم‌الاجرا می‌باشد. پس عقد لازم فقط در موارد مجاز قانونی قابل فسخ بوده و نیز بموجب توافق مجدد طرفین قابل اقاله می‌باشد. در صورت عدم تحقق هر یک از موارد عقد لازم است.

با وجود این اگر انحلال عقود به نظم جامعه خلل برساند انحلال جایز نیست همچنانکه انحلال عقد نکاح تابع شرایط خاصی است مثل سایر قراردادها جایز نیست.

-عقد جایز:

ماده ۱۸۶ قانون مدنی در تعریف عقد جایز می‌گوید: «عقد جایز آن است که هر یک از طرفین بتواند هر وقت بخواهد آن را فسخ کند» برای بر هم زدن عقود جایز هیچ تشریفات خاصی وجود ندارد و هر یک از طرفین قرارداد هر وقت خواست می‌تواند آن را به هم بزند. با اینکه در عقود جایز هر یک از طرفین هر وقت بخواهند می‌توانند عقد را به هم بزنند ولی با وجود این تا زمانی که عقد فسخ و یا اقاله نشده است هر یک از طرفین به کلیه آثار حقوقی که از انشاء عقد و تا زمان حکومت عقد بموجب قانون و عرف بر آن بار بوده است متقاعد هستند. بنابراین به هم زدن عقد باعث از بین رفتن آثار قانون بوجود آمده از عقد نیست مگر اینکه بطور کلی عقد را اقاله کنند که در واقع این یک توافق جدید خواهد بود. همچنین طرفین می‌توانند عقد جایز را ضمن یک لازم دیگر بصورت لازم درآورند و یا حق فسخ خود را طی یک عقد لازم دیگر ساقط نمایند. قانون مدنی در ماده ۶۷۹ در عقد وکالت مقرر میدارد: موکل می‌تواند هر وقت بخواهد وکیل را عزل کند. مگر اینکه وکالت وکیل یا عدم عزل در ضمن عقد لازمی شرط شده باشد.»

همچنین لازم نیست که عقد همیشه نسبت به هر دو طرف دعوی لازم و با جایز باشد بلکه همانطور که قانون مدنی در ماده ۱۸۷ مقرر داشته است عقد ممکن است نسبت به یکی از طرفین لازم و نسبت به طرف دیگر جایز باشد عقد ممکن است به یک طرف لازم باشد و نسبت به طرف دیگر جایز و ماده ۷۸۷ قانون مدنی مقرر میدارد: «عقد رهن نسبت به مرتهن جایز و نسبت به راهن لازم است» و بنابراین مرتهن می‌تواند هر وقت بخواهد

آن را بر هم زند ولی راهن نمی‌تواند قبل از اینکه دین نسبت به مرتهن از انحاء قانونی از آن بری شود رهن را مسترد دارد یعنی تا زمانی که راهن بدهی خود را نپرداخته نمی‌تواند کالای مورد رهن را از مرتهن بخواهد ولی مرتهن می‌تواند با استرداد کالای مورد رهن طلب خود را مطالبه کند (م ۷۷۱ ق.م) و عقد کفالت موضوع ماده ۷۶۴ ق-م.

عقد خیاری:

هر گاه در عقد لازمی به حکم قانون و یا در نتیجه تراضی برای هر دو طرف یا یکی از آنها یا شخص ثالثی خیار فسخ موجود باشد آن عقد را خیاری می‌گویند. پس در واقع عقد خیاری یکی از اقسام عقود لازم است. که شرط حق فسخ در ضمن عقد لازم آورده شده است پس در واقع عقد لازمی است که حق یا اختیار فسخ به شرح فوق در آن پیش‌بینی شده باشد (م ۱۸۸ ق.م)

-عقد منجز:

قانون مدنی در تعریف عقد منجز می‌گوید: عقد منجز آن است که تاثیر آن بر حسب انشاء موقوف به امر دیگری نباشد و الا معلق خواهد بود. پس هرگاه طرفین قرارداد اثر ناشی از آن را بدون هیچ قید و شرطی بوجود آورند عقد منجز خواهد بود. بعنوان مثال مقتضای عقد بیع ملکیت میبایست برای مشتری است. و مقتضای عقد اجاره مالکیت منافع مال الاجاره برای مستاجر است. هرگاه عقد بدون هیچ گونه قیدی منعقد گردد مقتضای آن بلافاصله بعد از عقد حاصل می‌شود.

-عقد معلق:

چنانکه از مفهوم ماده ۱۸۹ قانون مدنی که عقد منجز را تعریف می‌نماید معلوم می‌شود عقد معلق آن است که تاثیر آن بر حسب انشاء موقوف به امر دیگری باشد هر عقدی دارای آثار حقوقی است که محض انعقاد عقد می‌تواند بروز کند ولی طرفین می‌توانند با شرط آن را معلق نمایند.

توضیح اینکه عقد معلق و مؤجل را نباید با هم اشتباه کرد در عقد معلق قبل از تحقق شرط در واقع اثر عقد و تعهد بوجود نیامده است ولی در عقد مؤجل به محض انعقاد عقد اثرات آن جاری شده و تعهد بوجود آمده است ولی اجرای تعهد بعد از انقضاء مدت مذکور در قرارداد خواهد بود.

با توجه به تعاریف و توضیحاتی که گفته شد در واقع انواع عقد در یک تقسیم‌بندی به لازم و جایز تقسیم می‌شود و هر عقد لازم می‌تواند به صورت خیار و منجز یا معلق باشد و نیز هر عقد جایز می‌تواند معلق یا منجز باشد.

تعریف قرارداد حمل و نقل:

در قانون تجارت ایران قرارداد حمل و نقل تعریف نشده است و از نظر ما هوی در ماده ۳۷۸ خود قرارداد حمل و نقل را تابع عقد وکالت داشته است در قانون مدنی نیز قانونگذار بدون ذکر تعریف، حمل و نقل را در قالب اجاره اشیاء و انسان آورده و قرارداد حمل و نقل را به اعتباری تابع عقد اجاره قلمداد نموده است. و با توجه به اینکه اساساً مقوله حمل و نقل بایستی در قالب مباحث تجاری بحث شود و از سوئی چون قانون تجارت ایران از قانون تجارت فرانسه اخذ شده مشاهده می‌شود که در قانون فرانسه هم قرارداد حمل و نقل تعریف نشده است ولی حقوقدانان فرانسه در بحث حقوق حمل و نقل قرارداد حمل و نقل را چنین تعریف کرده‌اند قرارداد حمل و نقل اشیاء قراردادی است که به وسیله آن متصدی حمل و نقل متعهد می‌گردد که با دریافت اجرت از ارسال کننده کالای معینی را جابه جا کند.

در اینجا به منظور بررسی و تحلیل ماهیت حقوقی قرارداد حمل و نقل به بررسی ماهیت حقوقی عقود و وکالت و اجاره و فرق آن با حمل و نقل می‌پردازیم:

عقد وکالت و قرارداد حمل و نقل:

قانون تجارت مصوب ۱۳۱۱ در ماده ۳۷۸ مقرر میدارد: قرارداد حمل و نقل تابع مقررات وکالت خواهد بود. همچنین در مواد ۳۳۵ در مورد دلالتی و ۳۵۸ در مورد حق‌العمل کاری قراردادهای مذکور را به غیر از موارد استثنائی در حکم عقد وکالت دانسته و مسئولیت دلال- حق‌العمل کار و متصدی حمل و نقل را جز در موارد استثنائی در حکم مسئولیت وکیل دانسته است. با توجه به اینکه موضوع بحث قرارداد حمل و نقل می‌باشد لذا در اینجا به این موضوع پرداخته خواهد شد که آیا قرارداد حمل و نقل و وظایف هر یک از طرفین صاحب کالا و یا مسافر در حمل و نقل کالا و مسافر و مسئولیت متصدی حمل و نقل در هر یک از موارد می‌تواند با مسئولیت موکل و وکیل در عقد وکالت برابری کند و یا اساساً باهم متفاوت می‌باشد. و یا تفاوت جزئی دارند.

قانون مدنی در ماده ۶۵۶ مقرر میدارد. د. وکالت عقدی است که بموجب آن یکی از طرفین طرف دیگر را برای انجام امری نایب خود قرار می‌دهد» با توجه به این تعریف مشخص می‌شود که در واقع در عقد وکالت یک طرف طرف دیگر را جانشین خود برای انجام امری قرار می‌دهد. و در واقع در عقد وکالت موکل به وکیل

اذن و اجازه می‌دهد که به نیابت و وکالت از او کار مشخصی را انجام دهد. در اینجا برای پاسخ به سوال مطرح شده بایستی یک تقسیم‌بندی دیگری از انواع عقد هم ارائه شود که به عقود عهدی و عقود اذنی تقسیم می‌شود.

عقود اذنی عقدهایی هستند که یکی از طرفین قرارداد به طرف دیگر اذن و اجازه در تصرف یا اقدام در مورد انعقاد قرارداد و یا اعمال حقوقی دیگر را می‌دهد. مانند عقد وکالت - عقد عاریه - عقد ودیعه که این نوع از عقود در مقابل عقود عهدی یا تعهدآور قرار دارند. که اغلب انواع عقدها در شمار عقود عهدی قرار دارند مانند بیع - اجاره - مضاربه و... که نتیجه این عقود تعهدی است که هر یک از طرفین از اجرای عقد برای خود قبول می‌کنند و در واقع در عقود اذنی نتایج حاصل از افعال یکی از طرفین به خود طرف برمی‌گردد ولی آنچه که در خود عقد فی‌نفسه اتفاق می‌افتد اذن در انجام کاری است که آثار حقوقی آن اذن به طرف مقابل مترتب می‌شود. ولی در عقود عهدی آثار خود عقد فی‌نفسه تعهد و الزام به انجام یا عدم انجام کار است و اذن انجام میز در دست خود افراد است. از طرفی در قرارداد وکالت هر عمل که وکیل انجام می‌دهد سود و زیان آن به نفع موکل است و چهارچوب اختیارات وکیل را موکل تعیین می‌کند در حالی که در قرارداد حمل و نقل نفس عمل که حمل و نقل کالا و یا مسافر است انجام خواهد شد و اینکه به چه نحوی انجام شود از لحاظ جزئیات آزادی کامل برای متصدی حمل و نقل وجود دارد با توجه به توضیحاتی که داده شد در واقع اولاً عقد وکالت از عقود اذنی است در حالی که عقد یا قرارداد حمل و نقل از عقود عهدی است ثانیاً عقد وکالت جایز است (مواد ۶۷۸ و ۶۷۹ قانون مدنی) در حالی که قرارداد حمل و نقل را بایستی به شرحی که خواهیم گفت در زمره عقود نامعین و جز با قراردادهای موضوع ماده ۱۰ ق.م.دانست و غیر قابل فسخ می‌باشد و این منطقیاً درست نیست که متصدی حمل و نقل در زمان حمل و نقل با عدول از عقد وکالت از حمل کالا و یا از به مقصد رساندن کالا خودداری نماید. و همچنین با توجه به اینکه عرف تجاری خصوصاً در تجارت بین‌الملل عرف تجارت جزء پایه‌های اصلی حقوق تجارت بوده و در قراردادهای تجارت در واقع مطابق عرف تجاری عمل می‌شود طبق عرف حاکم در حمل و نقل تجارت داخلی و بین‌المللی عدول از مفاد قراردادهای حمل و نقل غیرممکن بوده و عملاً یک الزام می‌باشد و انگهی با توجه به زمان تصویب قانون تجارت در سال ۱۳۱۱ و نظر به اینکه در حال حاضر با توسعه تجارت در سطح ملی و بین‌المللی و با توجه به تصویب قوانین متعدد در زمینه‌های مختلف حمل و نقل زمینی - هوایی و دریائی عمده مفاد قراردادهای حمل و نقل مطابق مفاد قوانین تخصصی تنظیم می‌شود و آن را غیرقابل فسخ و الزامی می‌دانند با توجه به آنچه که بیان شد به نظر می‌رسد بایستی قرارداد حمل و نقل را در زمره عقود نامعین و به استناد ماده ۱۰ قانون مدنی داشت و از لحاظ نحوه انشاء و صراحت مفاد قانون تجارت در ماده ۳۷۸ چنین استدلال می‌شود که از لحاظ بحث امانت‌داری و تعهد به رعایت صرفه و صلاح صاحب کالا بایستی قرارداد حمل و نقل را جزء قراردادهای عادی دانست. نکته دیگر اینکه گفتیم در وکالت وکیل کاری را به نام و به حساب موکل انجام می‌دهد در حالی که در قرارداد حمل و نقل متصدی حمل و نقل کار حمل و نقل

را به نام خود و به حساب خود حمل می‌کند و بدون شرط فعل حمل را به شخص دیگری می‌سپارد در حالی که در عقد وکالت اگر اجاره توکیل نباشد و کیل نمی‌تواند موضوع وکالت را به شخص دیگری تفویض بکند.

همچنین در قرارداد حمل و نقل غیر از طرفین قرارداد که صاحب کالا و متصدی حمل و نقل است شخص ثالثی به نام مرسل^۱ الیه هم وجود داد که ذینفع در قرارداد حمل و نقل می‌باشد و مجموعه موارد مذکور نقاط تمییز و فرق عقد وکالت و قرارداد حمل و نقل می‌باشد.

عقد اجاره و قرارداد حمل و نقل:

همچنانکه گفته شد قانون مدنی بحث حمل و نقل کالا و انسان را از توابع عقد اجاره و در اجاره اشخاص در شق دوم ماده ۵۱۳ بیان کرده است. و طبق این تعریف در واقع متصدی حمل و نقل خود را به اجاره صاحب کالا در آورده است تا در مدت زمان اجاره کالاهای موردنظر آمر یا صاحب کالا را جابجا کند. و نیز قانون مدنی در ماده ۵۱۶ در بیان مسئولیت متصدی حمل و نقل عمل حمل و نقل کالا را از نظر بار حقوقی تابع عقد اجاره دانسته است. با توجه به مطالبی که در بحث مطابقت قرارداد حمل و نقل با قرارداد وکالت بیان شد در اینجا می‌خواهیم بدانیم که آیا عقد وکالت تابع مقررات حاکم بر عقد اجاره است؟ و در واقع در قرارداد حمل و نقل کالا بایستی از اصول حاکم بر عقد اجاره به شرح قانون مدنی پیروی بکنیم و یا اینکه با توجه به تحولات حقوقی، اقتصادی و اجتماعی که بوجود آمده و آنچه که عملاً امروزه در قراردادهای حمل و نقل عمل می‌شود متفاوت از عقد اجاره می‌باشد.

قانون مدنی در بحث عقود معین و در تعریف عقد اجاره در ماده ۴۶۶ مقرر میدارد: «اجاره عقدی است که بموجب آن مستاجر مالک منافع عین مستاجر می‌شود. اجاره دهنده را موجر، و اجاره کننده را مستاجر و مورد اجاره را عین مستاجر می‌گویند و در ماده ۴۶۷ مقرر میدارد: مورد اجاره ممکن است اشیاء یا حیوان و یا انسان باشد.» در قانون تجارت در مورد اجاره متصدی حمل و نقل اشاره‌ای نشده است و قرارداد حمل و نقل تابع عقد وکالت اعلام شده است.

با توجه به تعریفی که از قرارداد حمل و نقل ارائه شد و نیز تعریفی که قانون تجارت از متصدی حمل و نقل کرده است و مطابقت آن با تعریف عقد اجاره که در قانون مدنی آن را تملیک منفعت دانسته است چنین به نظر می‌رسد که وجه شباهت زیادی بین قرارداد حمل و نقل و عقد اجاره وجود دارد. در قرارداد حمل و نقل انجام فصل حمل و نقل بعنوان خدمت و منافع کار انسانی و یا منفعت وسایل نقلیه می‌باشد و اجرتی که متصدی حمل و نقل در قبال انجام حمل کالا و یا مسافر دریافت می‌کند در واقع می‌تواند مصداق مال الاجاره در عقد اجاره باشد. و نهایتاً اینکه می‌توان گفت در قرارداد حمل و نقل مانند عقد اجاره منافع کار اشخاص و وسایل در

مقابل اجرت به اجاره داده می‌شود و شخص متصدی حمل و نقل و وسیله حمل و نقل اجیر هستند تا موضوع قرارداد حمل و نقل را انجام دهند.

با وجود اینکه به نظر می‌رسد که در قرارداد حمل و نقل امروزی علیرغم اینکه اغلب شرایط آن با عقد اجاره مطابقت دارد ولی طرفین می‌توانند با تغییر در محتوای قرارداد آن را مشمول عقود نامعین و مطابق ماده ۱۰ ق مدنی اعلام نمایند چرا که تغییر عنوان قرارداد اساساً مغایر با ماهیت حقوقی قرارداد نبوده و تقض غرض نخواهد بود.

و بر خلاف ذات قرارداد حمل و نقل نیز نیست در واقع ذات حمل و نقل انجام فعل حمل و نقل در مدت معین با شرایط خاصی و دریافت اجرت می‌باشد که این قرارداد می‌تواند در قالب عقد اجاره یا طبق ماده ۱۰ قانون مدنی بیان شود. و کلیه مفاد آن بین طرفین لازم‌الاتباع می‌باشد و عقد اجاره جزء عقود لازم است و قرارداد حمل و نقل نیز بایستی جزء عقود لازم باشد.

نکته دیگر اینکه امروزه با توجه به تصویب قوانین و مقررات خاصی در هر یک از رشته‌های حمل و نقل در عملا و طبق عرف تجارت و قراردادهای حمل و نقل نه قالب عقد اجاره بلکه در قالب فرصت مشخصی که تابع اصل آزادی قرار داده‌ها است و طبق ماده ۱۰ قانون مدنی بعنوان تعهد به انجام کار و تعهد به پرداخت اجرت تلقی می‌شود ضمن اینکه وجود فرد ثالثی به نام مرسل الیه یا کسی که کالا به او ارسال می‌شود وجه تمایز دیگر از عقد اجاره و قرارداد حمل و نقل می‌باشد.

اعمال حقوقی و وقایع حقوقی

برای اینکه حقی در روابط اجتماعی بوجود آید قانون بایستی حادثه‌ای را که سبب آن قرار می‌گیرد معین کند. حوادثی را که قانونگذار برای تعیین شرایط ایجاد و تغییر و از بین رفتن حق در نظر گرفته است. وقایع حقوقی به معنی عام کلمه می‌نامند بعبارت دیگر هر پدیده اجتماعی که اثر حقوقی داشته باشد در شمار وقایع حقوقی است. این یک تقسیم بندی کلی است که شامل هر اتفاقی می‌شود. که در یک جامعه مدنی روی می‌دهد و این وقایع حقوقی بر حسب تاثیری که اراده انسانها در بوجود آمدن آن داشته اند به دو بخش تقسیم می‌شوند قانون مدنی هم این تقسیم بندی را رعایت کرده است:

۱ - تعهدات ناشی از قرارداد

۲ - الزامات خارج از قرارداد

۱- اعمال حقوقی

اعمال حقوقی رویدادهایی است که با اعلام اراده از سوی شخصی و به منظور ایجاد اثر حقوقی خاص انجام می شود و قانون نیز اثر دلخواه را بر آن بار می کند. به بیان دیگر عمل حقوقی بخشی از اعمال ارادی است که اثر آنها با آنچه فاعل می خواسته منطبق است مانند عقود و ایقاعات این مفهوم از اعمال حقوقی عیناً در مواد ۹۶۲ و ۱۲۱۳ قانون مدنی در مورد اشخاص بیان شده است اعمال حقوقی که ناشی از توافق دو اراده باشد (به شرح فصل قبلی) عقد و عملی را که با یک اراده محقق می شود ایقاع میگویند.

در ایقاع انشاء اثر حقوقی با یک اراده کامل می شود و نیاز به توافق اراده دیگر ندارد. برای مثال ابراء ذمه با اراده طلبکار انجام می شود و سقوط حق به رضای بدهکار نیازی ندارد. م ۲۸۹: ابراء عبارت است از اینکه دائن از حق خود با اختیار صرفنظر کند و یا استفاده از حق فسخ که در قانون مدنی پیش بینی شده است و ماده ۴۴۹ ق.م مقرر می دارد فسخ به هر لفظ یا فعلی که دلالت بر آن نماید واقع می شود و نیز مانند احیاء اراضی موات موضوع ماده ۱۴۳: هر کس اراضی موات و مباحه را به قصد تملک احیاء کند مالک آن می شود.

۲- وقایع حقوقی

رویدادهایی است که آثار حقوقی آن نتیجه ارادی شخص نیست. و به حکم قانون بوجود می آید. اعم از اینکه ایجاد واقعه اراده باشد مانند غضب و اتلاف مال غیر، یا طبیعی باشد مانند تولد و مرگ و حوادث قهری. ماده ۳۰۷ قانون مدنی مقرر میدارد: امور ذیل موجب ضمان قهری است: ۱- غضب و آنچه که در حکم غضب است. ۲- اتلاف ۳- تسبیب ۴- استیفاء قانونگذار در مواد بعدی به تشریح و توضیح هر یک از این عناوین پرداخته است. اینها وقایع حقوقی هستند که اراده افراد حداقل در مقدمات آن دخالت داشته هر چند که نتیجه حاصل را نمی خواسته اند. ماده ۳۱۵ قانون مدنی مقرر میدارد (غاصب مسئول هر نقص و عیبی است که در زمان تصرف او به مال مغضوب وارد شده باشد هر چند مستند به فعل او نباشد) همچنانکه ملاحظه می شود این مسئولیت یک بار حقوقی است که بموجب حکم قانونگذار بر فعل فرد یاد می شود و اراده فرد در مسئولیت حقوقی ناشی از غضب دخالت ندارد. و نیز در موردی که اراده فرد در وقوع برخی از اتفاقها مؤثر نبوده، ولی آثار حقوقی که بر آن بار می شود بایستی پذیرفته شود مانند تولد و مرگ که با تولد انسان متمتع از حقوق مدنی می شود (م ۹۵۶ ق.م) و نیز در مورد آثار حقوقی که بر مرگ انسان بار می شود در حالی که معمولاً اشخاص در تحقق آن دخالتی ندارند.

-انواع حمل و نقل در قوانین جاری کشوری

برای اینکه انواع حمل و نقل را بدانیم بایستی صرف نظر از آنچه که در عالم واقع اتفاق می افتد مبنای قانونی روشهای حمل و نقل فعلی را پیدا کنیم و بر مبنای آن یک تقسیم بندی از انواع حمل و نقل ارائه کنیم قانونگذار در بند ۲ ماده ۲ قانون تجارت مصوب ۱۳۱۱/۲/۱۳ در اعلام معاملات تجاری مقرر می دارد:

م ۲- معاملات تجاری از قرار ذیل است ۲- تصدی به حمل و نقل از راه خشکی یا آب و هوا به هر نحویکه باشد در واقع قانونگذار در شمردن معاملات مشمول قانون تجارت سه نوع حمل و نقل را ذکر کرده است.

همچنین در ماده ۵۱۳ قانون مدنی به اجاره متصدیان حمل و نقل اشخاص و مال التجاره از راه خشکی، آب و یا هوا اشاره شده است. و نیز در ماده ۱۷ قانون امور گمرکی مصوب ۱۳۵۰ مؤسسات حمل و نقل به حمل و نقل زمینی، دریائی و هوایی تقسیم شده است.

و همچنین در ماده ۵۱۶ قانون مدنی مقرر شده است: تعهدات متصدیان حمل و نقل اعم از اینکه از راه خشکی یا آب یا هوا باشد» . . .

با توجه به تقسیم بندی که از انواع یا روشهای حمل و نقل ارائه شد به ترتیب به شرح حقوقی هر یک از روشهای حمل و نقل و وظایف و مسئولیت های صاحب کالا و متصدیان حمل و نقل و نیز قانون حاکم بر قراردادهای مربوط و سایر موضوعات حقوقی مرتبط خواهیم پرداخت.

حمل و نقل از راه خشکی

با توجه به مطالبی که بیان شد حمل و نقل از راه خشکی به دو روش جاده ای و ریلی انجام می شود.

-الف: حمل و نقل جاده ای.

برای اینکه به حمل و نقل جاده ای پردازیم و وظایف و مسئولیت های هر یک از طرفین قرارداد در حمل و نقل جاده ای را بشناسیم بایستی ابتدا به تعریف برخی اصطلاحات پردازیم.

-تعریف جاده:

جاده و یا راه از اصطلاحات ترافیک شهری و حمل و نقل بین شهری هستند. تعاریف راه و جاده در ماده یک آیین نامه اصلاحی آئین نامه راهنمایی و رانندگی مصوب ۱۳۴۷ آمده است و با توجه به تعریف ذیل راه اعم از

جاده و خیابان تعریف شده است. تعاریف اصطلاحات مذکور در ماده ۱ آئین نامه راهنمایی و رانندگی به این شرح می‌باشد.

راه: اعم است از خیابان، جاده و کوچه

خیابان: راه عبور و مرور در مناطق مسکونی است.

جاده: راه خارج شهر برای عبور و مرور و سائل نقلیه.

کوچه: راهی در مناطق مسکونی که عرض آن حداکثر ۶ متر باشد.

پس جاده راه عبور و مرور و سائل نقلیه در خارج از شهر را می‌گویند که مقوله حمل و نقل هم که در حقوق تجارت به آن پرداخته شده در واقع حمل و نقل خارج از شهر و جاده‌ای می‌باشد. همچنین در قانون الحاق کشور ایران به کنواسیون عبور و مرور جاده‌ها و کنواسیون مربوط به علائم راه‌ها مصوب ۱۳۵۴ در بند ج ماده ۱ کنواسیون راجع به علائم راهها، اصطلاح «راه» چنین تعریف شده است:

راه عبارت است از تمامی سطح خیابان، جاده، کوچه و کلیه معابری که برای عبور و مرور عموم باز است. همچنین در ماده ۱ قانون ایمنی راهها و راه آهن مصوب ۱۳۴۹ شاهراه چنین تعریف شده است: شاهراه به راهی اطلاق می‌شود که دارای دو خط اتومبیل رو و یک شانه حداقل به عرض سه متر برای هر طرف رفت و برگشت بوده و دو طرف آن به نحوی محصور و در تمام طول شاهراه از هم کاملاً مجزا باشد و ارتباط آنها باهم فقط به وسیله راههای فرعی که از زیر یا بالای شاهراه عبور می‌کند تأمین شود. و هیچ راه دیگری آن را قطع نکند.

-تعریف وسیله نقلیه

اصطلاح و سائل نقلیه زمینی در بند ب ماده ۱ کنواسیون گمرکی مربوط به حمل و نقل بین‌المللی کالا در جاده‌ها تحت کارنه‌های تیر موضوع قانون الحاق کشور ایران به کنواسیون مذکور مصوب ۱۳۵۰ به این شرح تعریف شده است: اصطلاح و سائل نقلیه زمینی نه فقط به هر وسیله موتوری زمینی اطلاق می‌شود بلکه شامل هر نوع یدک و نیمه یدک که به منظور اتصال به چنین وسیله نقلیه در نظر گرفته شده نیز می‌شود.

براساس تصویب نامه مورخ ۱۳۲۱ هیئت وزیران راجع به آئین نامه و سائل نقلیه موتوری، و سائل نقلیه موتوری به شش نوع تقسیم بندی شده‌اند. که برای حمل و نقل غلات و چغندر و... مورد استفاده واقع می‌شده است.

همچنین وسیله نقلیه باربری و مسافرت در مواد مختلف از کنواسیونهای بین‌المللی موافقت‌نامه های همکاری حمل و نقل بین‌المللی از طریق جاده بین دولت ایران و سایر دولتها تعاریف متفاوتی از وسیله نقلیه ارائه شده که ذیلاً به چند مورد اشاره می‌شود.

موافقت نامه حمل و نقل بین‌المللی از طریق جاده بین دولت ایران و دولت جمهوری سوسیالیستی رومانی - بند ۲ ماده ۲ - اصطلاح وسیله نقلیه ای که مخصوص جاده‌ها ساخته شده باشد با نیروی محرکه مکانیکی و نیز در صورت اقتضاء دارای یدک کشی بزرگ و یا کوچک مربوط به آن برای حمل و نقل کالا و یا مسافر مورد استفاده قرار می‌گیرد.

موافقت نامه حمل و نقل بین‌المللی جاده‌ای بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری ترکیه - ماده ۲ به : اصطلاح خودرو اطلاق می‌شود به هر خودرو جاده‌ای با نیروی مکانیکی که برای حمل بار و مسافر ساخته شده باشد. یا خودروئی که برای کالا یا کشتنده چنین وسیله‌ای اختصاص یافته باشد و یا ترکیبی از این دو تریلر و نیم تریلر که به آن وسیله متصل شده باشد و برای حمل بار یا مسافر ساخته شده باشند. موافقت نامه حمل و نقل بین‌المللی جاده‌ای بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری قرقیزستان ماده ۱... اصطلاح وسیله نقلیه عبارت است.

الف : در مورد حمل و نقل کالا : کامیون کشتنده یا ترکیب یک کامیون یا کشتنده با یدک یا نیمه یدک که در قلمرو یکی از طرفهای متعاقد به ثبت رسیده باشد.

ب : در مورد حمل و نقل مسافر : وسیله نقلیه مخصوص حمل مسافر که دارای بیش از هشت صندلی (بدون احتساب صندلی راننده) بوده و در قلمرو یکی از طرفهای متعاقد به ثبت رسیده باشد.

همچنین در ماده ۳ آئین نامه تأسیس و بهره برداری از مؤسسات ترابری جاده‌ای داخلی و ... مصوب ۱۳۵۷ در مورد تعریف وسیله ترابری عمومی چنین تعریف شده است : حکم وسیله ترابری عمومی که در مقررات این آئین نامه از آن استفاده شده است. شامل هر گونه وسیله حمل جاده‌ای است که با قوه محرکه خود و یا قوه محرکه وسیله دیگر در جاده‌ها به حرکت در آمده و برای حمل بار یا مسافر بکار برده می‌شود.

-ماهیت رابطه حقوقی متصدی حمل و نقل با مسافر یا صاحب کالا

با توجه به مباحثی که در فصول قبل توضیح داده شد یاد گرفتیم که قرارداد حمل و نقل بین صاحب کالا و یا مسافر برای حمل کالا و یا حمل مسافر از یک نقطه‌ای به نقطه دیگر منعقد می‌شود. و با توجه به اینکه موضوع درس در ارتباط با رشته تخصص (مدیریت واردات و صادرات است) لذا عمده مسائل و موضوعات مورد بحث باید حول محور حمل و نقل داخل و یا بین‌المللی کالا باشد. علی‌ایحال در فصول آتی عمدتاً به ماهیت و رابطه حقوقی صاحب کالا و متصدی حمل و نقل خواهیم پرداخت.

با توجه به تعریفی که از قرارداد یا عقد بعمل آمده، در واقع قرارداد حمل و نقل یکی از عقود نامعین است که به استناد ماده ۲۱۹ قانون مدنی (اصل لزوم قراردادها) یک قرارداد لازم می‌باشد که طبق قواعد عمومی قراردادها و به استناد ماده ۱۰ قانون مدنی تنظیم می‌شود. در واقع اثر حقوقی قرارداد ایجاد یک رابطه حقوقی و رابطه معنوی بین طرفین قرارداد و ثبت به اشخاص ثالث ذینفع در قرارداد است که به موجب قوانین حاکم و جاری یک الزام و اجباری را برای طرفین به جهت احترام به حقوق همدیگر در متن قرارداد و در اجرای قرارداد به طرفین تحمیل می‌کند که ناشی از نظم و تعهدات قراردادی و نظم اجتماعی است ماده ۲۱۹ قانون مدنی مقرر می‌دارد: عقودی که طبق قانون واقع شده باشد بین متعاملین و قائم مقام آنها لازم‌الاتباع است.

لازم بودن عقود یک اصل است که در مواردی که به جایز بودن عقد و لازم بودن آن شک می‌شود استدلال می‌شود که چون دلیلی بر جایز بودن نیست پس عقد لازم است و در واقع جایز بودن عقود استثناء بر اصل لزوم عقود می‌باشد. و عقود جایز و خیار تا زمانی که فسخ نشده است لازم بوده و کلیه آثار حقوقی که از عقود ناشی شده به طرفین مترتب است و تا زمان فسخ طرفین ملزم به رعایت آن می‌باشند. و هیچیک از طرفین نمی‌تواند قبل از استفاده از حق فسخ از اجرای مفاد آن خودداری کند.

بنابراین طرفین قرارداد در قرارداد حمل و نقل پس از انعقاد قرارداد به استناد عموماً قانون ملزم به اجرای قرارداد در چهارچوب تعهدات خود هستند نکته قابل توجه این است که طرفین قرارداد در هر عقدی نه تنها ملزم هستند که به مفاد و متن عقد متعهد باشند و آن را اجرا کنند بلکه در برخی مواقع صرف نظر از مفاد قرارداد تعهداتی به موجب عرف حمل نیز به طرفین قرارداد تحمیل می‌شود و در واقع طرفین قرارداد حدود شرعی و قانونی قرارداد را تعیین می‌کنند و برای بستن قرارداد تعیین اصول اصلی و اساسی قرارداد کافی است و موضوعات فرعی می‌تواند به عرف واگذار شود. ماده ۲۲۰ قانون مدنی در این خصوص مقرر می‌دارد: عقود نه فقط متعاملین را به اجرای آن چیزی که در آن (قرارداد) تصریح شده است، ملزم می‌نماید بلکه متعاملین به کلیه نتایجی هم که بموجب عرف و عادت یا بموجب قانون از عقد حاصل می‌شود ملزم می‌باشند.» پس برای استخراج موارد الزام آور عقد بایستی دو منبع دیگر را هم که الزامات آنها برای طرفین لازم‌الاتباع است باید مراجعه شود که یکی از این منابع قانون و دیگری عرف و عادت است.

-قانون: هدف از وضع پاره‌ای از قوانین تکمیل تراضی طرفین عقد است و به همین جهت این قوانین را تکمیلی یا تعویضی می‌نامند. در قوانین تکمیلی قانونگذار آنچه را که به صلاح افراد دانسته در متن قوانین بعنوان اراده فرضی افراد مطرح نموده و اعلام داشته که طرفین می‌توانند برخلاف آن هم تراضی کنند ولی اگر در قرارداد در مورد آن موضوع خاص مطلبی بیان نشده باشد اراده قانونگذار جانشین اراده طرفین خواهد شد. بعنوان مثال ماده ۳۷۵ قانون مدنی در مورد محل تسلیم مال موضوع معامله مقرر می‌دارد: مبیع باید در محلی

تسلیم شود که عقد بیع در آنجا واقع شده است مگر اینکه عرف و عادت مقتضی تسلیم در محل دیگری باشد و یا ضمن عقد بیع محل دیگری برای تسلیم معین شده باشد»

ملاحظه می‌شود که قانونگذار تسلیم در محل عقد را برای طرفین قرارداد به صرفه و صلاح دانسته و متعاقب آن بعنوان قانون تکمیلی گفته است که مگر اینکه طرفین طور دیگری در قرارداد توافق کرده باشند حال اگر در موضوع قرارداد فرضی طرفین در مورد محل تسلیم کالا توافق نکرده باشند اراده قانونگذار جایگزین اراده طرفین قرارداد خواهد شد. و اراده آنها را تکمیل خواهد کرد.

عرف : هرگاه در قراردادی دو طرف برخلاف متعارف حمل، صنف، و منطقه‌ای که در آن قرارداد منعقد می‌شود توافقی نکنند ظاهر این است که خواسته‌اند حکم عرف را قبول کنند و به همین جهت ماده ۲۲۵ قانون مدنی مقرر میدارد : متعارف بودن امری در عرف و عادت بطور یک عقد بدون تصریح هم منصرف به آن باشد به منزله ذکر در عقد است.» پس اگر در عرف حمل و نقل بین‌المللی عرف این است که کرایه حمل بر عهده خریدار است اگر این موضوع در عقد هم ذکر نشده باشد خریدار متعهد به پرداخت هزینه حمل و نقل می‌باشد مگر اینکه برخلاف آن تراضی نمایند.

پس با توجه به آنچه که بیان شد بستن قرارداد حمل و نقل یک الزام اجباری را برای طرفین برای اجرای قرارداد بوجود می‌آورد که ناشی از قانون یا عرف می‌باشد و نیز ضمانت اجرا و مسئولیت قانونی که در فصول آتی به آن خواهیم پرداخت نیز نوعی الزام تلقی می‌شود.

-اسناد حمل و نقل

قبل از اینکه به اسناد حمل و نقل بپردازیم بایستی اجمالاً تعریف و انواع سند گفته شود تا بعد بتوانیم در مورد اسناد حمل و نقل، موارد کاربرد و قدرت اجرائی آن بحث و بررسی کنیم.

تعریف سند:

ماده ۱۲۸۴ قانون مدنی در ادله اثبات دعوی مقرر میدارد : سند عبارت است از هر نوشته که در مقام دعوی یا دفاع قابل استناد باشد. همچنین سند در لغت عبارت از چیزی است که به آن اعتماد می‌شود و در اصطلاح حقوقی وسیله‌ای است که به منظور اثبات عمل یا قرارداد و یا تعهد بکار می‌رود. سند معمولاً برای اثبات اعمال حقوقی بکار برده می‌شود. مانند متن قرارداد نوشته شده برای حمل و نقل و بندرت اتفاق می‌افتد که برای وقایع حقوقی مثلاً حادثه رانندگی یا تخریب اموال از سند استفاده شود. نوشته‌ای که در اعمال حقوقی بکار می‌رود در صورتی سند است که بوسیله شخص یا اشخاصی که در ایجاد آن اثر دارند تنظیم شود. اگر کسانی که در وقوع

آن عمل دخالت نداشته‌اند آن را تنظیم کنند در واقع آن سند نبوده و شهادتنامه خواهد بود. و شهادت نامه به استناد ماده ۱۱۸۵ قانون مدنی اعتبار شهادت را دارد.

انواع سند:

ماده ۱۲۸۶ قانون مدنی: سند بر دو نوع است. رسمی و عادی

ماده ۱۲۸۷ قانون مدنی: اسنادی که در اداره ثبت اسناد و املاک و یا دفاتر اسناد رسمی یا در نزد سایر مأمورین رسمی در حدود صلاحیت آنها و بر طبق مقررات قانونی تنظیم شده باشد رسمی است.

با توجه به تعریفی که در قانون مدنی از سند رسمی شده است سه خصیصه را می‌توان برای سند رسمی بر شمرد.

۱- بوسیله مأمورین رسمی تنظیم شود ۲- مأمورین رسمی برای تنظیم سند صالح باشند و از نظر قانونی صلاحیت داشته باشند. ۳- تشریفات قانونی که برای تنظیم سند رسمی لازم است رعایت شده باشد.

بنابراین برای اینکه یک سند رسمی تلقی شود و قدرت اجرای سند رسمی را داشته باشد بایستی طبق شرایط قانونی و توسط شخص یا مرجع صالح تنظیم شده باشد.

ماده ۱۲۸۹ قانون مدنی در تعریف سند عادی مقرر می‌دارد: غیر از اسناد مذکور در ماده ۱۲۸۷ سایر اسناد عادی است

با توجه به تعریفی که از سند عادی شد تمام اسناد اعم از قرارداد، نوشته و یا هر چیزی که در تعریف سند می‌توان آن را دانست اگر نتوان آن را در قالب سند رسمی گنجانند سند عادی خواهد بود. با توجه به مطالب بیان شده در تعاریف اسناد عادی و رسمی می‌خواهیم بدانیم که آیا اسناد حمل و نقل سند عادی است یا رسمی.

از جمله اسناد حمل و نقل در حمل و نقل کالا و یا مسافر بارنامه و بلیط است و نیز در حمل و نقل‌هایی که بصورت تصادفی نبوده و مستلزم تکرار است و معمولاً بین واحدهای تولیدی با موسسات حمل و نقل بسته می‌شود و یا در حمل و نقل‌های بین‌المللی منعقد می‌شود قرارداد حمل و نقل می‌باشد و این قرارداد حمل و نقل اعم از قرارداد برای حمل و نقل کالا، یعنی بار و یا مسافر می‌باشد. تعریف قرارداد حمل و نقل در فصول گذشته بیان شده است ولی از آنجائی که در برخی مواقع قرارداد حمل و نقل در قالب بلیط برای مسافر و بارنامه برای کالا تعریف شده و در واقع در مسافرتهاى موردی و یا ارسال و مرسلات موردی کالا مفاد بارنامه و بلیط برای طرفین قرارداد در حکم قرارداد آمده و مناط اعتبار بوده لذا ذیلاً به تعریف هر یک می‌پردازیم.

-بارنامه : در ماده یک قانون الزام شرکت‌ها و مؤسسات ترابری جاده‌ای به استفاده از صورت وضعیت مسافری و بارنامه مصوب ۳۱/۲/۱۳۶۸ مجلس شورای اسلامی مقرر شده است. شرکت‌ها و مؤسساتی که در امر حمل و نقل جاده‌ای بین شهری مسافر یا کالا اعم از داخلی یا بین‌المللی فعالیت می‌نمایند موظفند بر حسب نوع فعالیت برای هر جابجایی از صورت وضعیت مسافری و بارنامه‌های داخلی و بین‌المللی موضوع این قانون استفاده نمایند و به جای آن مجاز به استفاده از اوراق انحصاری و اختصاصی یا انواع دیگر نمی‌باشند. ملاحظه می‌شود که در این قانون به لزوم استفاده از بارنامه برای حمل و نقل داخلی یا بین‌المللی بار و بلیط برای حمل و نقل مسافر تأکید شده است که این نوع بر انعقاد قرارداد حمل و نقل می‌باشد یعنی وجود قرارداد حمل و نقل تکلیف شرکت و موسسه را برای صدور بارنامه رفع نمی‌کند.

در ماده ۲ قانون مذکور در تعریف بارنامه مقرر شده است : بارنامه داخل موضوع این قانون عبارتست از سند کاشف از حقوق مالکیت که طرح آن توسط وزارت راه و ترابری تهیه و از طریق وزارت امور اقتصادی و دارائی چاپ و پس از وصول حق تمیر به میزان ۲۰۰ ریال به موجب حواله وزارت راه و ترابری در اختیار شرکت‌ها و مؤسسات مجاز حمل و نقل جاده‌ای داخلی جهت جابجائی محصولات بین شهرهای کشور قرار خواهد گرفت. در تبصره ذیل این قانون صدور بارنامه برای خرده بار نیز آمده است. ماده ۳ : بارنامه بین‌المللی موضوع این قانون عبارتست از سند کاشف در حقوق مالکیت که طرح آن توسط وزارت راه و ترابری تهیه و از طریق وزارت امور اقتصاد و دارائی . . . در اختیار شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی بار قرار خواهد گرفت. در ماده ۴ نیز به همین نحو صورت وضعیت مسافری تعریف شده است. همچنین در مصوبات یکصد و سیزدهمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترابری کشور مورخه ۵-۶/۱۳۷۰ بارنامه چنین تعریف شده است : بارنامه سندی است قابل انتقال و مبین مالکیت کالا که حمل کننده یا نماینده وی پس از وصول کالا صادر می‌نماید و حاکی از حمل کالای معینی از یک نقطه (مبدأ حمل) به نقطه دیگر (مقصد حمل) با وسیله حمل مورد توافق (کشتی- کامیون- راه آهن، هواپیما یا ترکیبی از آنها) در مقابل کرایه معین می‌باشد. همچنین در بند ۱ یکصد و پنجاهمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترابری کشور مورخه ۱۲/۱۰/۷۴ مقرر شده است که انجام عملیات حمل و نقل مستلزم صدور بارنامه است که مفاد آن باید با مفاد قرارداد مطابقت داشته باشد.

-بلیط : تعریف بلیط در قوانین و مقررات مربوط به حمل و نقل جاده‌ای بیان نشده ولی در ماده ۷ آئین نامه تأسیس و فعالیت شرکت با مؤسسات مسافری بین‌المللی جاده‌ای مصوب ۳/۷/۱۳۶۷ مقرر گردیده:

« شرکت‌ها و مؤسسات موظفند در قبال کنترل گذرنامه معتبر و دریافت وجه بهاء بلیط براساس تعرفه مبادرت به صدور بلیط نمایند. در بلیط مسافر بایستی نام و نام خانوادگی مسافر، شماره گذرنامه، نام مؤسسه و شرکت صادر کننده بلیط، شماره بلیط، مبدأ حرکت هر مقصد، درجه اتوبوس و . . . به زبان فارسی و لاتین نوشته شود. و در

تبصره ذیل ماده نیز مسئولیت تهیه و چاپ بلیط‌های مذکور به وزارتخانه راه و ترابری تفویض شده است» غیر از ماده قانونی مذکور در سایر قراردادهای بین‌المللی حمل و نقل جاده‌ای تعریف بلیط از این جهت گویاتر و رساتر بیان شده است و به این اعتبار بلیط عبارت است از: بلیط مسافر مدرکی یا سندی است که معتبر بوده و دال بر انعقاد قرارداد حمل و نقل و شرایط آن بین متصدی حمل و نقل و مسافر می‌باشد مگر اینکه خلاف آن ثابت شود و اصولاً باید در دو نسخه تهیه شود.

با توجه به آنچه که بیان شد اگر قرارداد حمل و نقل مسافر و کالا را در قالب بارنامه و بلیط بدانیم با در نظر گرفتن تعاریف قانونی باید معتقد باشیم که هر دوی این اسناد سند عادی است ولی اگر قرارداد حمل و نقل بار یا مسافر با توجه به کثرت انجام آن بین یک شخص حقیقی یا حقوقی با شرکت یا مؤسسه حمل و نقل غیر از صدور بلیط یا بارنامه یک قراردادی هم تنظیم شده باشد و متعاقب آن برای هر نوبت حمل و نقل بلیط و یا بارنامه صادر شود آنگاه اگر قرارداد فی مابین بصورت عادی و در دفاتر شرکت‌ها نوشته شده باشد و در اوراق عادی هر یک از طرفین تنظیم شود سند عادی ولی اگر طبق تعریف قانونی در نزد مقام صلاحیت دار و در حدود وظایف او در یکی از دفاتر اسناد رسمی تنظیم شده باشد سند و قرارداد رسمی می‌باشد. با توجه به آنچه که بیان شد و با عنایت به اینکه در حقوق تجارت و بازرگانی عمدتاً مقوله حمل و نقل کالا و مال‌التجاره مورد مطالعه واقع می‌شود لذا در ادامه مباحث حقوق حمل و نقل کالا در رابطه با قوانین مرتبط مورد بحث و بررسی واقع خواهد شد.

-وظایف و مسئولیت متصدی حمل و نقل کالا.

با مذاقه در باب هشتم قانون تجارت در قرارداد حمل و نقل مشاهده می‌شود که قانونگذار وظایف مشخصی را برای متصدی حمل و نقل بر شمرده و در مقابل وظایفی که متصدی حمل و نقل مطابق قانون و یا طبق مفاد قرارداد فی مابین با صاحب کالا در نظر گرفته شده مسئولیتی نیز از او خواسته شده است همچنین وظایف و مسئولیت صاحب کالا و گیرنده کالا نیز در قانون تجارت و سایر قوانین مرتبط معین شده که به ترتیب در فصول آتی به توضیح آن خواهیم پرداخت.

-وظایف متصدی حمل و نقل:

در قانون تجارت در مبحث قرارداد حمل و نقل وظایف متصدی حمل و نقل بطور مجزا بیان نشده ولی می‌توان با مذاقه در متن مواد قانون تجارت وظایف متصدی حمل و نقل را به شرح ذیل بر شمرد.

۱ -متصدی حمل و نقل باید به محض وصول مال‌التجاره مرسل الیه را مستحضر نماید.

۲- در صورتی که مرسل الیه میزان مخارج و سایر وجوهی را که متصدی حمل و نقل بابت مال التجاره مطالبه می‌نماید نپردازد، متصدی حمل و نقل می‌تواند از تسلیم آن خودداری نماید و مرسل الیه قبل از پرداخت حساب متصدی حمل و نقل حق تسلیم کالا را ندارد مگر اینکه مبلغ متنازع فیه را تا ختم اختلاف در صندوق دادگستری امانت بگذارد.

۳- اگر مال التجاره در معرض تضییع سریع باشد و یا قیمتی که می‌توان برای آن فرض کرد با مخارجی که برای آن شده تکافو ننماید متصدی حمل و نقل باید مراتب را فوراً به اطلاع دادستان محل یا نماینده او رسانیده و با نظارت او مال را بفروشد و حتی المقدور و ارسال کننده و مرسل الیه را باید از این که مال التجاره بفروش خواهد رسید مسبوق نماید.

۴- متصدی حمل و نقل موظف است وسائل کافی را برای حمل مال التجاره فراهم نموده و آنرا بدون عیب و نقص پس از رساندن به مقصد به مرسل الیه تحویل نماید.

موارد مذکور وظایفی است که در قانون تجارت برای متصدیان حمل و نقل شمرده شده و مسئولیت متصدیان در قبال مفاد قرارداد و تقصیر از وظایف قانونی فوق ناشی خواهد شد.

غیر از موارد مذکور در قانون تجارت در سایر قوانین نیز وظایفی برای متصدیان حمل و نقل شمرده شده است. تبصره ۲ ماده ۲۴ قانون امور گمرکی مصوب ۱۳۵۰ و اصلاحات بعدی مورخه ۱۳۷۶ مقرر میدارد: «شرکت‌های حمل و نقل یا حامل کالا مکلفند، تاریخ تحویل کالا به گمرک همچنین مفاد مواد ۲۲ و ۲۴ قانون امور گمرکی را حداکثر پنج روز بعد از تحویل کالا، به گمرک، به صاحب کالا و یا گیرنده و یا در صورتیکه صاحب کالا یا گیرنده مشخص نباشد به فرستنده کالا یا بانک واسطه اطلاع دهد و در صورتیکه شرکت‌های حمل و نقل یا حامل کالا به تکلیف مقرر در این تبصره عمل ننمایند مطابق مقررات مسئول جبران خسارتی هستند که از این راه به صاحب کالا وارد خواهد شد.

و نیز در ماده ۴۷ قانون مذکور وظیفه تهیه و ارائه اظهارنامه اجمالی در دو نسخه برای کالاهای وارداتی به کشور به ضمیمه فهرست کلی کالا و یک نسخه از بارنامه به گمرک ورودی از جمله وظایف متصدیان حمل و نقل می‌باشد همچنین در مفاد کنواسیون قرارداد حمل و نقل بین‌المللی کالا از طریق جاده که کشور ایران در سال ۱۳۵۷ به آن ملحق شده است وظیفه نظارت بر عملکرد کلیه پرسنل و فعالان در حمل و نقل به عهده مدیریت موسسه یا شرکت حمل و نقل گذاشته شده است. در ماده ۸ کنواسیون مذکور مقرر شده است.

ماده ۸- هنگام تحویل گرفتن کالا حمل کننده باید موارد زیر را تطبیق کند

الف: درستی مندرجات بارنامه جاده ای از نظر تعداد بسته‌ها و علائم و شماره‌های آن

ب: وضعیت ظاهری کالا و بسته‌بندی آن، « . . .

وظایف صاحب کالا (ارسال کننده)

در ماده ۳۷۹ قانون تجارت و نیز مواد بعدی ارسال کننده کالا بعنوان مالک و صاحب کالا فرض شده است. ولی خود صاحب کالا یا ارسال کننده تعریف نشده که آیا حتماً ارسال کننده کالا مالک کالا هم است و یا نماینده مالک کالا است و یا اساساً صرف ارسال کننده است و در واقع گیرنده کالا صاحب اصلی کالا می‌باشد و فرضاً ارسال کننده کالایی را تولید کرده و برای خریدار کالا که صاحب کالا محسوب می‌شود. ارسال می‌کنند. ظاهراً از نظر قانونی ارسال کننده اعم از صاحب کالا و اشخاص دیگری است. چون وظایفی را که برای ارسال کننده تعریف کرده است منوط به این نیست که حتماً صاحب کالا هم باشد بلکه از دید مسئولیت قراردادی و حقوقی ارسال کننده وظایف او بیان شده است.

در تبصره یک ذیل ماده ۱۴ قانون امور گمرکی مصوب ۱۳۵۰ صاحب کالا از لحاظ مقررات گمرکی و بازرگانی به این صورت تعریف شده است. تبصره ۱: صاحب کالا از نظر گمرک در مورد کالای بازرگانی کسی است که نسخ اصلی اسناد خرید یا حمل به نام او صادر شده و از طرف بانک مهر شده و حواله ترخیص نیز به نام او باشد و یا اسناد مهر شده مذکور به نام وی ظهرونی و صحت امضاء واگذار شده از طرف مقام صلاحیت دار گواهی شده باشد.» با توجه به تعریف مذکور ملاحظه می‌شود که در قوانین گمرکی نیز شرط احراز مالکیت کالا برای شخص معین مطابق اسناد موجود در گمرک خواهد بود که این اسناد می‌تواند اطلاق عمومی داشته باشد ولی از آنجائی که در مقررات تجاری و در حمل و نقل هدف قانونگذار در رابطه فی ما بین متصدی حمل و نقل و ارسال کننده کالا احراز مالکیت نبوده و خواسته است وظایف ارسال کننده را برشمرد لذا می‌توان گفت از نظر قانون تجارت هم ارسال کننده صاحب کالا تلقی می‌شود و وظایف مذکور در قانون تجارت و مسئولیت‌های آن را باید قبول نماید.

وظایف صاحب کالا یا ارسال کننده در قانون تجارت به شرح ذیل بیان شده است.

۱ - صدور بارنامه حمل و نقل کالا مستلزم آن است که نکات مقرر در قانون به وسیله ارسال کننده (همان صاحب کالا) به اطلاع متصدی حمل و نقل برسد. (ماده ۳۷۹)

- آدرس صحیح مرسل الیه (گیرنده کالا)

- محل تسلیم مال
- تعداد عدل بندی یا بسته بندی
- طرز عدل بندی یا بسته بندی
- وزن و محتوای بسته بندی و عدل‌ها
- مدتی که مال باید در آن مدت تسلیم شود.
- راهی را که حمل باید از آن راه به عمل آید.
- قیمت اشیائی که گرانبهاست.

۲ - مواظبت نمودن اینکه مال التجاره به طرز مناسبی عدل بندی شود (ماده ۳۸۰) و اگر عدل بندی عیب ظاهری داشته باشد و متصدی حمل و نقل مال را بدون قید عدم مسئولیت قبول کرده باشد مسئول آواری (خسارت بحری) خواهد بود (ماده ۳۸۲).

۳ - تعیین تکالیف مال التجاره‌ای که گیرنده آن را قبول نکرده و متصدی حمل و نقل مراتب را به اطلاع او رسانیده است و مال التجاره را نزد خود به امانت گذاشته یا نزد ثالثی به امانت می‌باشد.

۴ - تعیین تکلیف مال التجاره در صورتیکه گیرنده در محل نباشد.

۵ - ارسال کننده باید در مورد اجرت متصدی حمل و نقل هم تعیین تکلیف نماید که اجرت را پرداخت نموده و یا پرداخت آن بعهده گیرنده کالا است که در این صورت باید گیرنده کالا آن را قبول کند.

موارد مذکور بعنوان وظایف ارسال کننده کالا در مواد ۳۷۹ به بعد قانون تجارت بیان شده است ولی به غیر از موارد مذکور در سایر قوانین و مقررات مربوط به حمل و نقل نیز وظایفی برای صاحب کالا برشمرده است. ماده ۵ آئین نامه اجرائی قانون امور گمرکی مصوب فروردین ماه ۱۳۵۰ در مورد وظایف صاحب کالا مقرر میدارد: هزینه تخلیه و بارگیری وسایط نقلیه و نقل و تحویل کالا و باز کردن و بستن و باربری بسته‌ها در اماکن گمرکی یا بندر و هزینه سایر عملیات که برای انجام تشریفات گمرکی و تحویل کالا پیش بیاید بعهده صاحبان کالا می‌باشد و «همچنین ماده ۹۸ آئین نامه مذکور مقرر می‌دارد: صاحب کالا یا نماینده قانونی او حق دارد قبل از تسلیم اظهارنامه طبق تقاضای کتبی و ارائه اسناد مالکیت با موافقت گمرک کالای خود را رویت و بر توزین بسته‌ها یا باز کردن و دیدن محتویات آنها جهت بدست آوردن مشخصات مذکور و نمونه برداری و همچنین به خشک کردن و تعویض لفاف آن اقدام نماید».

و نیز در ماده ۱۲۵ آئین نامه مذکور در مورد ترانزیت داخلی صاحب کالا موظف است اظهارنامه ترانزیت داخلی را در سه نسخه تنظیم و به گمرک مبدأ تسلیم نماید.

در انیکوترمز ۲۰۰۰ نیز اصطلاح فرستنده به معنی شخصی است که کالا را برای حمل به متصدی حمل و نقل تحویل می‌دهد که ممکن است مثلاً تولید کننده باشد و یا صاحب کالا.

شناخت دقیق وظایف ارسال کننده در احراز مسئولیت ولی در مورد دلایل ورود خسارت و مسئولیت هر یک از طرفین قرارداد در فصول آتی حائز اهمیت است.

وظایف و مسوولیتها در حمل کالا:

وظایف تحویل گیرنده کالا (مرسل الیه)

اگر گیرنده کالا غیر از فرستنده کالا باشد باید به هنگام تحویل کالا دقت نماید که کالا از هر لحاظ عاری از عیب بوده و عیب ظاهر و باطنی نداشته باشد. حتی اگر گیرنده کالا خود فرستنده هم باشد این موضوع مصداق دارد به فرض مثال یک واحد تولیدی محصولات خود را از محل کارخانه جهت عرضه در نمایندگی فروش که متعلق به خود واحد تولیدی است بازرگاری می‌کند در اینجا گیرنده کالا همان صاحب کالا است ولی بایستی دقت لازم را در سلامت بودن محموله و کالا اعمال نماید. زیرا مطابق ماده ۳۹۱ قانون تجارت، اگر مال التجاره بدون هیچ قیدی قبول و کرایه آن تادیه شود دیگر بر علیه متصدی حمل و نقل دعوی پذیرفته نخواهد شد ...»

ملاحظه می‌شود که وظیفه گیرنده کالا و دقت در سلامت آن به منظور اجتناب از آثار حقوقی و مسئولیت آن می‌باشد چرا که در ادامه ماده فوق مقرر شده است که اگر خسارت وارده ظاهری نباشد و با مشاهده ظاهر کالا نتوان خسارت و عیب وارده را تشخیص داد بایستی پس از مشاهده عیب فوراً مراتب را به متصدی حمل و نقل اطلاع دهد و در هر حال باید حداکثر ظرف مدت ۸ روز بعد از تحویل مال التجاره اطلاع داده شود.

البته امروزه با توجه به توسعه علم و صنعت و سرعت در انجام امورات تجاری و حمل و نقل بایستی یادآور شد که مدت ۸ روز برای اطلاع از عیب کالا و یا انعکاس موضوع به متصدی حمل و نقل توجه ندارد و به منظور ایجاد ابزارهای دفاع حقوقی و رعایت اصل سرعت در امور تجاری بایستی معتقد باشیم که تحویل گیرنده کالا باید در حداقل زمان ممکن معایب موجود در کالای تحویل گرفته را به متصدی حمل و نقل اطلاع دهد و تشخیص این زمان به عرف واگذار خواهد شد. چونکه امروزه برابر متعارف تجارت، تحویل گیرنده کالا به محض اطلاع از وجود عیب در کالا فوراً مراتب را اعلام می‌نماید و قید ۸ روز بایستی به حداقل زمان کاهش یابد.

مسئولیت متصدی حمل و نقل

در این جا به عنوان یکی از مهمترین مباحث حقوقی می‌رسیم به اینکه متصدی حمل و نقل با توجه به وظایفی که به استناد قانون تجارت و سایر قوانین جاری برای آن شمردیم چه مسئولیتی دارد و اگر به آن وظایف قانونی عمل نکند چه ضمانت اجرایی خواهد داشت. به عبارت دیگر مسئولیت متصدی حمل و نقل در قبال صاحب کالا از لحاظ قانونی و قراردادی چیست برای اینکه بتوانیم مسئولیت حمل و نقل را بشناسیم و برای آن تعریف کاملی ارائه دهیم ابتدا، باید تعریف مسئولیت و انواع آن را به عنوان یکی از مباحث مهم حقوقی بدانیم.

-تعریف مسئولیت و انواع آن:

در اهمیت بحث مسئولیت باید گفت که مهمترین پرسشی که پیش می‌آید این است که چگونه باید حق هر کسی را با دیگران جمع کرد؟ و یا چگونه می‌توان تدابیری را اتخاذ نموده و نظمی را برقرار کرد یا هیچ کس مزاحم آزادی دیگران نشود. این تدابیر را قانونگذار به خوبی شناخته است و از دیرباز ابزارهای قانونی را برای تفکیک حقوق و حق‌ها از هم ارائه نموده است. و هیچ ضرری نباید جبران نشده باقی بماند. و حقوق از اقدامی که نتیجه آن ضرر زدن به دیگری است حمایت نمی‌کند بلکه راهکارهای جبران خسارت و تفکیک حق را بیان می‌کند. در اینجا می‌خواهیم میزان مسئولیت هر یک از طرفین قرارداد را در حمل و نقل مورد بحث و بررسی قرار دهیم و به عنوان مقدمه بایستی مفهوم مسئولیت را بدانیم و تعریف آن را بشناسیم.

در هر مورد که شخص ناگزیر از جبران خسارت دیگری می‌باشد، می‌گویند که در برابر او مسئولیت مدنی دارد. صرف نظر از مسائل حقوقی کلمه مسئولیت به معنی تعهد نیز به کار برده شده است و شخص مسئول کسی است که در قبال اختیارات قانونی و وظایفی که به او محول شده است مسئولیت پاسخگوئی نیز از او خواسته می‌شود. کلمه مسئولیت هر کجا به کار می‌رود رنگ و بوی اخلاقی دارد و مسئول به کسی می‌گویند که خطا کار است و باید مکافات گناهی را که مرتکب شده است بدهد مسوولیت به معنی پاسخگو بودن نیز به کار رفته است با توجه به معنی لغوی و عرفی مسئولیت آنچه که در عالم حقوق به آن پرداخته میشود در واقع همان مسئولیت اخلاقی و مذهبی است که ضمانت اجرای مادی و دولتی یافته است. اخلاق حکم می‌کند که هیچ کس نباید به کسی ضرر بزند و هیچ ضرر و خسارت وارده نباید بدون جبران باقی بماند با وجود این باید بین مسئولیت اخلاقی و مدنی تفکیک قائل شد. مسئولیت اخلاقی به معنی شرمساری وجدان و احساس گناه است و بیشتر جنبه شخصی دارد. ولی مسئولیت مدنی و در مسئولیت حقوقی جنبه نوعی و اجتماعی دارد. مسئولیت اخلاقی جنبه فکری و مفهومی دارد ولی مسئولیت حقوقی تا وقتی که جنبه ظاهری و خارجی پیدا نکند محقق نمی‌شود.

با توجه به تعاریف فوق در عالم حقوق رابطه حقوقی افراد یا برحسب اعمال حقوقی ایجاد می شود و یا بر مبنای وقایع حقوقی. به عبارت دیگر مسئولیت افراد در مقابل هم در علم حقوق یا بر مبنای رابطه قراردادی است و یا بر حسب اتفاقات حقوقی است که در مورد اخیر مسئولیت قانونی برای شخص بوجود می آید. و بر همین مبنای مسئولیت در عالم حقوق به دو قسمت تقسیم می شود. که در متن قانون مدنی هم این تقسیم بندی رعایت شده است.

ماده ۲۲۱ قانون مدنی مقرر میدارد: اگر کسی تعهد اقدام به امری را بکند و یا تعهد نماید که از انجام امری خودداری کند در صورت تخلف، مسئول خسارت طرف مقابل است مشروط بر اینکه جبران خسارت تصریح شده باشد و یا تعهد عرفاً به منزله تصریح باشد و یا برحسب قانون موجب ضمان باشد.»

در اینجا قبل از آنکه مسئولیت متصدی حمل و نقل و یا به طور کلی هر یک از طرفین قرارداد در عدم اجراء مفاد قرارداد با تخلف از مفاد آن بیان شود ابتدا به شرایط قانونی و نحوه اجرای مفاد قرارداد پرداخته می شود و سپس مسئولیت قرارداد و مسئولیت مدنی متصدی حمل و نقل در صورت عدم اجرای قرارداد توضیح داده خواهد شد.

-اجرای مفاد عقد:

به طور معمول اجرای مفاد عقد به اختیار انجام می پذیرد و به همین اعتبار در قانون مدنی اجرای تعهد در زمره اسباب سقوط تعهد آمده است (م ۲۶۴) که البته سقوط تعهد اعم از اجرای آن است و در واقع این نظریه هم وجود دارد که در اجرای تعهد در واقع تعهد ساقط نمی شود ولی اجرا می شود و در حقیقت سقوط تعهد در زمانی اتفاق می افتد که بنا به دلایل قانونی دیگری مفاد عقد اجرا نشود. وفای به عهد در واقع عملی است که به موجب آن متعهد آن چه را که در قرارداد بعهده گرفته است انجام می دهد. و دو طرف قرارداد می توانند شیوه اجرا و زمان و مکان آن را معین کنند قوانینی که در این باره وجود دارد بطور معمول قوانین تکمیلی است و در صورتی به طرفین تکمیل می شود که طرفین قرارداد در مورد نحوه اجرای مفاد قرارداد اعلام اراده نکرده باشند.

به طور معمول وفای به عهد عملی ارادی است که رضای طلبکار یا متعهدله هم در آن نقش دارد. در موردی که موضوع تعهد، پول است اجرای آن را تادیه یا پرداخت نیز می گویند. ولی وفای به عهد اصطلاحی است که شامل پول، تسلیم مال، انجام یا خودداری از انجام کار و انتقال مال و ... را شامل می شود. بنابراین در قرارداد حمل و نقل، وفای به عهد نقل و انتقال فیزیکی بار و یا مسافر مطابق قرارداد فی مابین می باشد. وفای به عهد مستلزم آن است که مدیون آنچه را که به عهده دارد انجام دهد و متعهدله و یا طلبکار آن را بپذیرد و همین که متعهد به تعهد خود عمل کرد به شرطی که مطابق مفاد قرارداد باشد از مسئولیت بری می شود. و قبول متعهدله و

یا صاحب شرط لازم برای سقوط تعهد نیست و به همین جهت ماده ۲۷۳ قانون مدنی مقرر میدارد: اگر صاحب حق از قبول آن امتناع کند متعهد بوسیله تصرف دادن آن به حاکم و قائم مقام او بری می شود. و از تاریخ این اقدام مسئول خسارتی که ممکن است به موضوع حق وارد شود نخواهد بود». در ماده ۳۸۴ قانون تجارت نیز به این موضوع پرداخته شده است. پس در وفای به عهد رضایت و قبول متعهدله یا طلبکار لازم نیست به شرطی که تعهد مطابق قرارداد انجام شده باشد. بر فرض عدم اجرای قرارداد یا تخلف از آن، اینک به بررسی مسئولیت قراردادی و خارج از قرارداد یا ضمان قهری می پردازیم.

الف: مسئولیت قراردادی یا عهدشکنی

همانطوریکه گفته شد مسئولیت مدنی را به دو قسمت تقسیم کرده اند مسئولیت قراردادی عبارت است از: التزام به جبران خسارتی که در نتیجه عدم اجرای قرارداد به او وارد می شود. این خسارت معمولاً به وسیله دادن مبلغی پول جبران می گردد. و این پول را بعضی معادل انجام تعهد اصلی شمرده اند. ولی مسئولیت متعهد التزام دیگری است که در نتیجه عهد شکنی بوجود می آید و منع مستقیم آن «عدم اجرای عقد است» پس مسئولیت قراردادی را نباید با مسائل مربوط به عدم اجرای عقد مخلوط کرد. بعبارت دیگر مسئولیت قراردادی عبارت از تعهدی است که در نتیجه تخلف از مفاد قرارداد خصوصی برای اشخاص ایجاد می شود.

با توجه به آنچه که گفته شد التزام به جبران خسارت دنباله و بدل تعهد اصلی نسبت ضمان عارضی است که در اثر تقصیر متعهد و کوتاهی او در وفای به عهد وجود می آید و انتساب آن به قرارداد به این اعتبار است. که مبنای مسئولیت نقض قرارداد زیان بوجود آمده است و نه تکلیف عمومی مربوط به خودداری اجرای قرارداد. و به همین خاطر هم در قانون مدنی الزام به جبران خسارت منوط به تصریح در قرارداد یا الزام عرفی دانسته اند.

بعنوان مثال در ماده ۳۸۱ قانون تجارت مقرر شده است: اگر عدل بندی عیب ظاهری داشته باشد و متصدی حمل و نقل مال را بدون قید عدم مسئولیت قبول کرده باشد، مسئول آواری (خسارت) خواهد بود». بعنوان مثال در یک قرارداد حمل و نقل اگر متصدی حمل و نقل مطابق مفاد قرارداد می بایستی کالا را حداکثر در مدت یک ماه پس از بارگیری در بندر مقصد تخلیه می-کرد و به صاحب کالا یا مرسل الیه تحویل می داد، در این صورت اگر به هر دلیل متصدی حمل و نقل نتواند به موقع به تعهد خود عمل کند چون از شرایط قرارداد تخطی کرده اند لذا مسئول جبران خسارت خواهد بود. حال اگر این عدم اجرای قرارداد ناشی از تقصیر و اشتباه متصدی حمل و نقل یا عوامل اجرایی او باشد مسئولیت قراردادی محقق شده و متصدی حمل و نقل باید از صاحب کالا جبران خسارت نماید. و نیز می تواند ثابت کند که این عدم تحویل به موقع کالا ناشی از حوادثی بوده است که از اختیار متصدی حمل و نقل خارج بوده برای او غیر قابل پیش بینی بوده است. ماده

۲۲۷ قانون مدنی مقرر میدارد: متخلف از انجام تعهد وقتی محکوم به تادیه خسارت می شود که نتواند ثابت نماید که عدم انجام به واسطه علت خارجی بوده است. که نمی توان مربوط به او نمود».

همچنین در ماده ۲۲۹ قانون مدنی مقرر شده است: اگر متعهد بواسطه حادثه که دفع آن خارج از حیطة، اقتدار اوست نتواند از عهده خسارت خود برآید محکوم به تادیه خسارت نخواهد شد.

ملاحظه می شود که مسئولیت قراردادی در محدوده مفاد قرارداد در نظر گرفته میشود. که ممکن است با توجه به شرایط و حدودی که در قرارداد نوشته شده است، تخلف از آن را به عنوان مسئولیت قراردادی بدانیم. ماده ۳۸۶ قانون تجارت در مورد شرایط مسئولیت قراردادی متصدی حمل و نقل مقرر میدارد: اگر مال التجاره تلف و یا گم شود متصدی حمل و نقل مسئول قیمت آن خواهد بود مگر اینکه ثابت نماید تلف یا گم شدن مربوط به جنس خود مال التجاره یا مستند به تقصیر ارسال کننده یا مرسل الیه و یا ناشی از تعلیماتی بوده که یکی از آنها داده اند و یا مربوط به حوادثی بوده است که هیچ متصدی مواظبی نیز نمی توانست از آن جلوگیری نماید. قرارداد طرفین می تواند برای میزان خسارت مبلغی کمتر یا زیادتر از قیمت کامل مال التجاره معین نماید»

ملاحظه می شود که مطابق ماده فوق اگر متصدی حمل و نقل به علت رعایت دستور و شرایط صاحب کالا و یا مرسل علیه موجبات ورود خسارت را برای کالا فراهم آورد در این صورت مسئولیت جبران خسارت به عهده متصدی نبوده و صاحب کالا خود مسئول خسارت خواهد بود.

پس ملاحظه می شود که برای احراز مسئولیت قراردادی شرایط ذیل ضروری است.

الف- بین زیان دیده (صاحب کالا در قرارداد حمل و نقل) و عامل ورود زیان قراردادی که به صورت صحیح منعقد شده باشد وجود داشته باشد.

ب- خسارت بوجود آمده ناشی از اجرا نکردن یا اجرای غلط مفاد قرارداد باشد.

الف: وجود قرارداد:

قرارداد باید بین زیان دیده و عامل زیان وجود داشته باشد. و تنها در این صورت است که مسئولیت جنبه قراردادی خواهد داشت. پس فسخ قرارداد یا ابطال آن و یا اقاله قرارداد قبل از بوجود آمدن خسارت رابطه حقوقی طرفین را با هم قطع می کند در این صورت چون اساس ایجاد رابطه حقوقی که همان قرارداد بوده از بین رفته است لذا نمی توان تقاضای جبران خسارت نمود. حمل اصلی بحث مسئولیت قراردادی در قراردادهای عهدی است که یکی از طرفین در مقابل طرف دیگر انجام یا انجام کاری را به عهد ه گرفته است. خواه موضوع

تعهد انتقال مال (قولنامه) تسلیم مال مورد معامله و یا کارهای دیگر (مثل قرارداد حمل و نقل) باشد. پس در بیان قاعده می توان گفت: هر جا که تعهد ناشی از قرارداد انجام نمی شود و اجرای مستقیم آن نیز (بدون اینکه مانع خارجی سبب آن باشد) امکان ندارد مسئولیت قراردادی مطرح است. خواه عدم انجام درباره تعهد باشد یا بخشی از آن.

ب- رابطه علت بین خسارت و عدم اجرای قرارداد باشد.

وجود قرارداد بین دو نفر به تنهایی مؤید این معنی نخواهد بود که هر گاه یکی به دیگری ضرر برساند باید آن را جبران کند و مسئولیت قراردادی محققاست. چنانکه اگر مستاجر ملکی با خودرو موجر تصادف کند و زیان ببیند هیچ کس مسئولیت موجر را قراردادی نمی داند. پس باید بین قرارداد و خسارت وارده چنان رابطه ای وجود داشته باشد که بتوان گفت خسارت در نتیجه عدم اجرای تعهدی بیار آمده است که از قرارداد ناشی شده است. ماده ۵۲۰ قانون آئین دادرسی دادگاههای عمومی و انقلاب در امور مدنی مصوب ۱۳۷۹ مقرر میدارد: در خصوص مطالبه خسارت وارده خواهان باید این جهت را ثابت نماید که زیان وارده بلاواسطه ناشی از عدم انجام تعهد یا تاخیر آن و یا عدم تسلیم خواسته بوده است. در غیر اینصورت دادگاه دعوای مطالبه خسارت را رد خواهد کرد.

مفاد این ماده لزوم رابطه سببیت بین ورود ضرر و عدم اجرای قرارداد (تقصیر مدیون) را بیان می کند منتهی چون ورود ضرر ممکن است ناشی از اسباب گوناگون باشد قانونگذار خواسته است حکم به جبران خسارت را مخصوص موردی کند که تقصیر مدیون علت اصل ضرر بوده است یعنی باید مسلم باشد که ورود ضرر لازمه پیمان شکنی مدیون بوده است.

بعنوان مثال مستاجری در برابر مالک تعهد می کند که در موعد معین ملکی را تخلیه کند، مالک به اعتماد این تعهد هنگام فروش ملک مستلزم می شود که در آن موعد تخلیه کند و در صورت تخلف روزانه مبلغ یکصد هزار ریال را به خریدار بپردازد. مستاجر در موعد مقرر از تخلیه ملک امتناع می کند و در نتیجه فروشنده (موجر) ناگزیر می شود که از این بابت دو میلیون ریال به خریدار بپردازد ولی این خسارت نامتعارف را نمی تواند از مستاجر بخواهد. زیرا سبب اصلی آن قراردادی است که بین او و خریدار بسته شده است. و آثار آن بر مستاجر که هیچگونه دخالتی در قرارداد نداشته است تحمیل نمی شود و فقط می تواند خسارت مستقیمی را که از تخلیه نکردن به موقع ملک به موجر وارد شده است را از مستاجر بخواهد که همان اجرت المثل مورد اجاره خواهد بود. در خصوص احراز رابطه سببیت بین عامل ورود خسارت و خسارت بوجود آمده نظریات حقوقی متفاوتی

از سوی علمای حقوق ارائه شده است که از حوصله این درس خارج می‌باشد که صرفاً به عناوین آنها اشاره می‌شود

۱- نظریه تساوی شرایط ۲- نظریه سبب نزدیک و بی واسطه ۳- نظریه سبب اصلی و متعارف.

با توجه به موارد فوق و مواد ۵۲۰ قانون آئین دادرسی مصوب ۱۳۷۹ و مواد ۳۳۵ و ۳۳۲ قانون مدنی و نیز با در نظر گرفتن سایر اصول و قواعدی که در حقوق مدنی و مجموعه حقوق کشورمان مورد استناد و استفاده قرار می‌گیرد می‌توان گفت که حقوق کشورمان از نظریه سوم پیروی کرده و می‌توان استدلال کرد. در حقوق ما برای ایجاد مسئولیت کافی است که بین تقصیر مدیون یا متعهد و ضرر ملازمه عرفی وجود داشته باشد بگونه‌ای که منطبق ساده عرف و ورود ضرر را مستند به آن بدانند همین که ملازمه عرفی احراز شد لزومی ندارد که در مقام دادرسی عواملی را که سبب مستند به آنها است را بررسی کنیم. و سلسله اسباب موثر در حادثه را بشناسیم. زیرا در اجتماع هر رویدادی همراه با دسته‌ای از عوامل گوناگون است که در ایجاد آن موثر افتاده، و برعکس هر کس مسئول نتایجی است که به طور مستقیم از تقصیر او ناشی شده باشد. و ملازمه عرفی تا جایی وجود دارد که اسباب دیگری در پیدایش رویداد زیان آور مداخله نداشته باشند و همین اندازه که تقصیر شخص یکی از شرایط تاثیر اسباب بعدی باشد برای ضامن ساختن او کافی نیست. منتهی باید دانست که اگر بین دو یا چند تقصیر و ضرر وارده، همین ملازمه احراز شود هیچ ضرورتی ندارد که دادرس مهمترین و نزدیکترین آن را در نظر بگیرد و سایر اسباب را نادیده بگیرد. حال دانستیم که برای ایجاد ضامن باید بین ضرر و تقصیر مدیون ملازمه عرفی وجود داشته باشد یعنی باید احراز شود که به طور مسلم اگر پیمان شکنی او نبود خسارت به وجود نمی‌آمد و عادتاً نیز این تقصیر زیان وارد شده را به دنبال نمی‌آورد.

-مسئولیت ناشی از تعهد ایمنی در حمل و نقل:

طبق ماده ۳۸۶ قانون تجارت: اگر مال التجاره تلف یا گم شود متصدی حمل و نقل مسئول قیمت آن خواهد بود مگر اینکه ثابت نماید گم شدن مربوط به جنس خود مال التجاره بوده یا مستند به تقصیر ارسال کننده یا مرسل الیه و یا ناشی از تعلیماتی بوده که یکی از آنها داده اند و یا مربوط به حوادثی بوده که هیچ متصدی مواظبی نیز نمی‌توانست از آن جلوگیری کند قرارداد طرفین می‌تواند برای میزان خسارت مبلغی کمتر یا زیادتر از جهت کامل مال التجاره معین کند «بخش دوم ماده ناظر به مواردی است که متصدی از مسئولیت معاف می‌شود.

عواملی را نام برده است که از نظر متصدی خارجی به شمار می‌رود. پس کافی نیست که او بی تقصیری یا رعایت احتیاط کامل از جانب خود را ثابت کند و می‌بایست برای وجود علت خارجی که سبب از بین رفتن کالا شده است دلیل بیاورد. این شرح نشان می‌دهد که قانونگذار اماره‌ای بر تقصیر متصدی بوجود نیاورده

است. بلکه نرساندن کالای سالم را تقصیر شمرده است. با مذاقه و ملاحظه در مفاد ماده ۳۸۶ قانون تجارت چنین استدلال می شود که مسئولیت متصدی حمل نقل در قانون تجارت یک تعهد به نتیجه است و تعهد ناشی و نتیجه نهائی که سالم رساندن کالا به مقصد است مورد انتظار قانونگذار و صاحب کالا می باشد. و تعهد ضمنی مربوط به سالم رساندن کالا یک تعهد به نتیجه و ناظر به آن است. پس در مقام مسئولیت کافی نیست که متصدی حمل و نقل انجام کوشش های لازم را برای تحقق این نتیجه ثابت کند. یا باید کالا را سالم در مقصد تحویل دهد (وفای به عهد) و یا باید اثبات کند که حادثه خارجی و غیر قابل اجتناب آن را بوجود آورده است. و اگر در اثبات بی گناهی و عدم تقصیر خود و یا دخالت عامل خارجی عاجز ماند باید خسارت بدهد. زیرا نقض اجرای عهد تقصیر است و تقصیر موجب ضمان می شود.

و نیز ماده ۳۸۸ قانون تجارت مقرر میدارد: متصدی حمل و نقل مسئول حوادث و تقصیراتی است که در مدت حمل و نقل واقع شده اعم از اینکه خود مباشرت به حمل و نقلی کرده و یا حمل و نقل کننده دیگری را مأمور کرده باشد، بدیهی است که در صورت اخیر حق رجوع او به متصدی حمل و نقلی که از جانب او مأمور شده محفوظ است». در اینجا یک رابطه حقوقی و رابطه قراردادی بین متصدی حمل و نقل و راننده یا نماینده او برقرار است و یک رابطه حقوقی و قراردادی بین متصدی حمل و نقل وجود دارد که این دو رابطه حقوقی و مسئولیت ناشی از آنها از هم متفاوت می باشند.

در رابطه حقوقی فی مابین متصدی حمل و نقل و صاحب کالا، زیان دیده از اثبات تقصیر طرف مقابل که همان متصدی حمل و نقل یا عوامل او باشد بی نیاز می شود. بعنوان مثال گفته می شود که متصدی در پارکینگ خود موظف است خودروها را همانطوریکه تحویل گرفته است به صاحب خودرو تحویل دهد. در واقع تعهد متصدی حمل و نقل همان تعهد امانتداری است و ماده ۵۱۶ قانون مدنی در مورد تعهد متصدی حمل و نقل به رعایت امانت مقرر میدارد: تعهدات متصدیان حمل و نقل اعم از اینکه از راه خشکی یا آب و هوا باشد برای حفاظت از اشیائی که به آنها سپرده می شود همان است که برای امانت دادن مقرر است، بنابراین در صورت تفریط و تعدی مسئول تلف یا ضایع شدن اشیائی خواهند بود که به آنها سپرده شده است و این مسئولیت از تاریخ تحویل اشیاء به آنها خواهد بود.

ب: مسئولیت خارج از قرارداد - ضمان قهری

گفتیم که مسئولیت بطور کلی به دو قسمت تقسیم می شود مسئولیت قراردادی که ناشی از تقصیر در اجرا و یا عدم اجرای مفاد قرارداد می شد که بایستی متعهدله تقصیر (اعم از تعدی و تفریط) متعهد را ثابت بکنند و نیز وجود رابطه بین فعل زیانبار و یا تقصیر و ورود ضرر هم باید اثبات شود. این مسئولیت در وقتی بود که بین دو نفر یا بیشتر که موضوع بحث هستند رابطه حقوقی و قراردادی از قبل وجود داشته است. و یکی دیگر از

مسئولیت های موضوع بحث مسئولیت مدنی به مفهوم اخص و یا مسئولیت خارج از قرارداد می باشد که مبنای این مسئولیت اتفاق و یا اعمال غیر ارادی است که کننده کار نتیجه حاصل را خواستار نبوده است یعنی به فرض آتشی را برای رفع حاجت ضروری مهیا کرده بود و قصد ضرر زدن به اموال یا جان دیگری را نداشت ولی اتفاقا در اثر بی احتیاطی خسارتی بوجود می آید که این را در اصطلاح حقوقی ضمان قهری یا الزامات خارج از قرارداد می نامند. که به استناد از ماده ۳۱۰ به بعد قانون مدنی به آن پرداخته شده است و مصادیق آن در ماده ۳۰۷ همان قانون به این شرح شمرده شده است. ماده ۳۰۷: امور ذیل موجب ضمان قهری است:

۱- غصب و آنچه در حکم غصب است. ۲- اتلاف ۳- تسبیب ۴- استیفاء

همچنین در ماده ۳۰۱ قانون مدنی مقرر شده است «هر کس که عمدا یا اشتباها چیزی را که مستحق نبوده است دریافت کند ملزم است آن را به مالک تسلیم کند.

در خصوص مبنای قانون ضمان قهری و نیز مبانی فقهی آن نظریات متعددی ارائه شده و در بین علمای حقوق و فقه بحث هایی شده است که مبنای این مسئولیت ورود ضرر است یا اثبات صرف تقصیر و یا بدون اثبات تقصیر هم می شود از کسی درخواست خسارت نمود و او را مسئول دانست. ولی به طور کلی می توان گفت سیری که در قوانین انجام شده نشان می دهد که در قوانین ما اصولا مسئولیت مبتنی بر تقصیر است یعنی قانون کلی این است که شخص در صورتی مسئول زیانهای ناشی از کار خویش است که مرتکب تقصیر شده باشد. ولی پذیرفتن این اصل مانع از آن نیست که گاه نیز مسئولیت بدون تقصیر بوجود آید و نمی توان ادعا کرد که تقصیر مبنای منحصر مسئولیت است. در پاره ای امور به دلیل لزوم جبران ضرر نامشروعی که بوجود آمده و یا بخاطر محیط خطرناکی که شخص برای انتفاع از آن بوجود آورده است. قانونگذار ما مسئولیت مدنی را پذیرفته و به طور کلی از هیچیک از نظریه های «تقصیر و ایجاد خطر» پیروی نمی کند.

نتیجه مهم استثنائی بودن مسئولیت بدون تقصیر این است که هر گاه چند علت زبانی به بار آورند سرانجام مسئولیت به عهده کسی قرار می-گیرد که خطا کار است. و در هر جا که مسئولیت به نوعی با تقصیر تعارض پیدا کند مسئولیت ناشی از تقصیر مقدم است. چنانکه اگر دو وسیله نقلیه موتوری با هم تصادف کنند و تنها یکی از آن دو مقصر باشند جبران خسارت به عهده اوست و دیگری مسئولیتی ندارد. ماده ۳۳۵ قانون مدنی در این ارتباط مقرر میدارد: در صورت تصادم بین دو کشتی و یا تصادم دو قطار راه آهن و یا دو اتومبیل و امثال آنها مسئولیت متوجه طرفی خواهد بود که تصادم در نتیجه عمد و یا مسامحه اول حاصل شده است. و اگر طرفین تقصیر یا مسامحه کرده باشند هر دو مسئول خواهند بود. « همچنین ماده ۶ آئین نامه اجرائی قانون بیمه اجباری نیز در تائید همین اصل اعلام می کند: راننده ای که حادثه منحصر در نتیجه تقصیر او حاصل شده باشد

ثالث تلقی نمی گردد.» منظور این است که اگر معلوم شود که منحصرأ راننده خودش مرتکب تقصیر شده است از نظر مقررات بیمه خود او مسئول شناخته می شود.

با توجه به آنچه که بعنوان شالوده و چکیده بحث مسئولیت مدنی یا ضمان قهری گفته شد در حقوق کنونی کشورمان مبنائی و مستندات قانونی مسئولیت مدنی را که بدون قرارداد حاصل شده باشد می توان به شرح ذیل برشمرد.

۱- در قانون مدنی زیر عنوان ضمان قهری از چهار عنوان یاد شده است (ماده ۳۰۷)

-غصب و آنچه که در حکم غصب است: ماده ۳۱۵ قانون مدنی مقرر میدارد: غاصب مسئول هر نقص و عیبی است که در زمان تصرف او به مال مغضوب وارد آید. هر چند مستند به فعل او نباشد.

-اتلاف: ماده ۳۲۸ قانون مدنی در این خصوص مقرر میدارد: هر کس مال غیر را تلف کند ضامن آن است و باید مثل یا قیمت آن را بدهد اعم از اینکه از روی عمد تلف کرده باشد یا بدون عمد و اعم از اینکه عین باشد یا منفعت و اگر ناقص یا معیوب کنند ضامن نقص قیمت آن مال است.

-تسبیب: ماده ۳۳۱ قانون مدنی در این خصوص مقرر میدارد: هر کس سبب تلف مالی شود باید مثل یا قیمت آن را بدهد و اگر سبب نقص یا عیب آن شده باشد. باید از عهده نقص قیمت آن برآید

-استیفاء: ماده ۳۳۶ و ۳۳۷ قانون مدنی در ارتباط با مسئولیت ناشی از منفعت بردن از کار دیگری یا خدمات شخص دیگر و یا استفاده کردن و بهره برداری از وسائل دیگری است که مقرر داشته هر کس از مال دیگری استفاده کند یا از خدمات و نیروی کار دیگری بهره برداری کند اصل بر این است که باید اجرت کارگر و یا هزینه بهره برداری از منافع مال را پردازد. (اصل عدم تبرع است).

۲- قانون مسئولیت مدنی: ماده ۱ قانون مسئولیت مدنی مصوب ۱۳۳۹ در این خصوص مقرر میدارد: «هر کس بدون مجوز قانونی عمدا یا در نتیجه بی احتیاطی به جان یا سلامتی یا مال یا آزادی یا حیثیت و یا شهرت تجاری یا به هر حق دیگر که به موجب قانون برای افراد ایجاد گردیده لطمه ای وارد نماید که موجب ضرر مادی یا معنوی دیگری شود، مسئول جبران خسارت ناشی از عمل خود می باشد.»

۳- قانون بیمه اجباری وسایل نقلیه موتوری زمینی: ماده ۱ قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل اشخاص ثالث مصوب ۱۳۴۷ مقرر میدارد: «کلیه دارندگان وسائط نقلیه موتوری زمینی و انواع یدک و تریلر متصل به وسائل مزبور و قطارهای راه آهن اعم از اینکه اشخاص حقیقی یا حقوقی باشند مسئول جبران خسارت بدنی و مالی هستند که در اثر حوادث وسائط نقلیه مذکور و یا محصولات آنها به

اشخاص ثالث وارد می شود. و مکلفند مسئولیت خود را از این جهت نزد شرکت سهامی بیمه ایران و یا یکی از موسسات بیمه داخلی و ... بیمه نمایند. ...» بدین ترتیب مسئولیت دارندگان این گونه وسایل ناشی از فعل یا تقصیر آنها نیست بلکه مالکیت وسائط نقلیه آنان را به طور نوعی ضامن جبران خسارتی می سازد که در حادثه رانندگی به دیگران وارد می شود. خواه راننده خود او باشد یا دیگری.

با توجه به آنچه گفته شد بحث مسئولیت مدنی در اطلاق کلی به مسئولیت قراردادی و مسئولیت خارج از قرارداد تقسیم می شود. که در موضوع مسئولیت خارج از قرارداد تقسیم میشود که در موضوع مسئولیت خارج از قرارداد با توجه به آنچه که بیان شده از ابتدا رابطه حقوقی قراردادی بین طرفین وجود ندارد و بر حسب الزام قانون با توجه به اتفاقی که افتاده شخص مسئولیت حقوقی پیدا می کند. ولی در مسئولیت قراردادی به عنوان مثال در قرارداد حمل و نقل از ابتدا قراردادی بین صاحب کالا با فرستنده و متصدی حمل و نقل قراردادی وجود دارد و وقتی در اثر تخطی از مفاد قرارداد و عدم اجرای آن، یا اجرای ناقص آن خسارتی به وجود می آید مسئولیت قراردادی یا مسئولیت مدنی ناشی از قرارداد محقق می شود.

-مسئولیت قراردادی متصدی حمل و نقل-

گفتیم که در مسئولیت قراردادی حتما باید قبلا یک توافق و قراردادی برای موضوع معینی بین دو شخص باشد تا بتوان بر مبنای آن مسئولیت قراردادی را تعریف کرده به عنوان مثال در این بحث باید ابتدا یک قرارداد حمل و نقل بین صاحب کالا با فرستنده و متصدی حمل و نقل به مفهوم تجاری (نه راننده) وجود داشته باشد که اگر متصدی حمل و نقل آن قرارداد را اجرا نکند و یا ناقص اجرا نماید در این صورت مسئولیت قراردادی محقق خواهد شد. لذا در مسئولیت قراردادی باید تقصیر طرف قرارداد احراز شود در اینجا به مفهوم و اهمیت این تقصیر در رابطه قراردادی می پردازیم.

مفهوم تقصیر قراردادی:

در ارتباط با مفهوم تقصیر دو نظریه وجود دارد:

۱ - عدم اجرای قرارداد خود تقصیر است: اگر این تعریف را قبول کنیم «تقصیر تخلف از اجرای تعهدی است که شخص بر عهده دارد». طبیعی است که تفاوتی ندارد که منبع نقص تعهد قرارداد باشد یا قانون. پس در مفهوم عام هر کس از اجرای قرارداد سر باز زند مقصر شناخته می شود. اگر مقوله تقصیر را به مفهوم وسیع نگاه کنیم به این موضوع باید توجه شود که در برخی مواقع علت عدم اجرای تعهد یک عامل و مانع خارجی است که رفع و دفع آن عامل خارجی از حدود و اختیارات و قدرت طرف قرارداد خارج می باشد. در اینجا باید دانست که نمی توان عهد شکنی را به متصدی حمل و نقل نسبت داد. و سبب انجام نشدن تعهد یک مانع

خارجی است. مانعی که نه تنها به او مربوط نیست بلکه برکنار کردن آن از قدرت متصدی حمل و نقل خارج می باشد. و به عبارت دیگر در اینجا باید متصدی حمل و نقل ثابت کند که تمام تلاش و مساعی خود را برای اجرای مفاد قرارداد بکار بسته ولی به علت وجود مانع خارجی موفق نشده است. ماده ۲۲۹ ق.م.ا. اگر متعهد بواسطه حادثه ای که دفع آن خارج از حیطه اختیار اوست نتواند از عهده تعهد خود برآید محکوم به تادیه خسارت نخواهد بود. تفاوتی که در این بحث پیش می-آید این است که در اینجا بار مسئولیت اثبات به عهده متصدی حمل و نقل است که باید ثابت کند حداکثر توان خود را بکار بسته و برای اجرای مفاد قرارداد موفق نشده و در این تلاش مرتکب قصوری نشده است.

۲ - عدم اجرای قرارداد اماره بر تقصیر است : بر مبنای این نظریه تقصیر قراردادی نیز کاری قابل سرزنش نیست در این فرض کوتاهی و غفلت هم تقصیر است. نه انجام ندادن تعهد. یعنی به عنوان مثال در قرارداد حمل و نقل اگر طبق این نظریه اقدام شود کوتاهی متصدی حمل و نقل در ارسال به موقع محموله که بعلت بارش سنگین برف کالا حمل نشود و مفاد قرارداد اجرا نشود هم تقصیر تلقی شده است، در این نظریه کافی نیست که ثابت شود عامل خارجی موجب عدم رسیدن کالا شده است بلکه باید ثابت شود که صرف نظر از عامل خارجی خود متصدی حمل و نقل هم در انجام وظیفه کوتاهی نکرده است.

با توجه به آنچه که در مفهوم تقصیر و انواع مسئولیت مدنی گفته شده به این نتیجه می رسیم که در قرارداد حمل و نقل مسئولیت متصدی حمل و نقل بسیار مهم بوده و از نظر حقوقی سنگین می باشد و در واقع تعهد به نتیجه است و در صورتی که به کالا آسیب برسد صاحب کالا اعم از فرستنده و یا گیرنده معاف از تکلیف اثبات تقصیر متصدی حمل و نقل می باشد و به صرف اثبات ورود ضرر مسئولیت متصدی حمل و نقل احراز می شود و لذا بار اثبات تقصیر بعهدہ صاحب کالا نمی باشد. و تحت هر شرایطی متصدی حمل و نقل تعهد کرده است که کالا را سالم و به موقع به مقصد برساند (تعهد به نتیجه) و اگر در این ارتباط مشکلی برای صاحب کالا به وجود بیاید متصدی حمل و نقل مسئول شناخته می شود مگر اینکه ثابت کند:

۱ - علت ایجاد خسارت یا تاخیر در اجرای قرارداد به علت عامل خارجی بوده ، که خارج از حدود اختیار متصدی بوده است و نتوانسته آن را دفع کند. ۲- تمام تلاش خود را برای سالم به مقصد رساندن کالا انجام داده و هیچ تقصیری را مرتکب نشده است (ماده ۳۸۶ ق.ت)

ضمانت اجرای مسئولیت مدنی و جبران خسارت:

در صورتی که تمام شرایط و ارکان مسئولیت مدنی جمع شد زیان دیده حق پیدا می کند که جبران خسارتی را که به او وارد شده است بخواهد. و عامل ورود زیان ملزم است تا ضرری را که بوجود آورده است جبران کند

و بدین ترتیب یک رابطه حقوقی بین طرفین زیان دیده و عامل ورود زیان به وجود می آید. دعوای جبران خسارت یکی از مهم ترین مسائلی است که در حقوق مدنی و جزا به اشتراک طرح می شود. عامل زیان باید نتیجه کار نامشروع خود را متحمل شود و وضع زیان دیده را به صورت پیشین در آورد.

جبران خسارت به موجب عرف و قانون لازم است. ماه ۲۲۱ قانون مدنی مقرر می‌دارد: اگر کسی تعهد اقدام به امری را بکند یا تعهد نماید که از انجام امری خودداری نماید. در صورت تخلف مسئول جبران خسارت طرف مقابل است. مشروط به اینکه جبران خسارت تصریح شده یا تعهد عرفاً به منزله تعهد باشد و یا بر حسب قانون موجب ضمان باشد. ملاحظه می‌شود که در هر قراردادی اگر وجه التزام به عنوان جبران خسارت نوشته شود در مقام جبران خسارت بایستی به همان وجه التزام متقاعد بود و باید وجه التزام مورد توافق پرداخت شود که ممکن است بیشتر یا کمتر از میزان واقعی خسارت وارده باشد این شرط به عنوان اصل آزادی قراردادهای در قبال توافق طرفین لازم الاتباع است. گاهی نیز الزام به جبران خسارت به موجب حکم قانونی و یا عرف صورت می‌گیرد که این موضوع از مسلمات حقوق و جزء بدیهیات است که هر کس ضرری وارد کند باید آن را جبران کند. (قاعده لاضرر).

- روشهای جبران خسارت:

دادن پول شایعترین وسیله جبران خسارت است این رویه را مردم و دادگاهها هم در تبعیت از خواست مردم و طرفین دعوی ترجیح می‌دهند و معمولاً در مواقع دشوار بوده اجرای روشهای دیگر جبران خسارت به این روش اکتفا می‌کنند. قانون مدنی در قواعد عمومی اثر معاملات حکم صریحی ندارد و در موردی خاص اختیار حاکم را تأیید می‌کند و در ماده ۲۲۲ مقرر می‌دارد: در صورت عدم ایفاء تعهد با رعایت موارد فوق حاکم می‌تواند به کسی که تعهد به نفع او شده است اجازه دهد که خود و عمل را انجام دهد و متخلف را به تادیه مخارج آن محکوم نماید «بدین ترتیب حاکم اختیار دارد که شیوه اجرای قرارداد را برگزیند ولی سرانجام اگر انجام خود عقل موضوع قرارداد توسط متعهد و یا خود متعهدله مقدور نباشد آنچه که به عنوان جبران خسارت مورد حکم واقع خواهد شد پول است.

ولی در قانون مدنی در بحث ضمان قهری و اتلاف و تسبیب به دادن مثل مال تلف شده و با تعمیر و تجدید مورد تعهد و نهایتاً اگر تعمیر و یا تهیه عودت مثل کالای تلف شده ممکن نگردید حکم به قیمت آن داده می‌شود بنابراین حکم به وجه التزام و نهایتاً حکم به دادن خسارت به صورت قیمت و پول روشهای جبران خسارت در مسئولیتهای قراردادی است قانون مسئولیت مدنی مصوب ۱۳۳۹ این وضع را متعادل تر کرده و به دادگاه اختیار می‌دهد تا طریق جبران خسارت را متناسب با وضع ورود زیان انتخاب کند. در ماده ۳ قانون مذکور آمده است:

داگاه میزان زیان و طریقه و کیفیت جبران آن را باید با توجه به اوضاع و احوال قضیه تعیین کند. جبران زیان را بصورت مستمری نمی توان تعیین کرد مگر آنکه تامین مقتضی برای پرداخت آن بدهد یا اینکه قانون آن را تجویز نماید. در پاسخ به این سوال که آیا در مسئولیت قراردادی هم دادگاه می تواند به این نحو عمل کنند و یا باید تابع مواد قانونی مدنی باشد. به نظر می رسد که باید اختیار دادگاه را در این باره توسعه داد و باید گفت وقتی حکم خاصی در توافق طرفین برای جبران خسارت وجود ندارد باید خسارت به هر روش که به بهبود وضعیت می انجامد عمل شود.

-انحلال قرارداد حمل و نقل:

انحلال قرارداد را نباید با بطلان آن مخلوط کرد هر یک از این دو اصطلاح با هم متفاوت می باشند عقد باطل وقتی است که از اول بی معنا بوده و از اول آثار حقوقی برای آن بار شده است و از آغاز نفوذ و اعتباری نداشته است. ولی در انحلال قرارداد سببی عقد موجود را بر هم می زند و حکم دادگاه اگر پرونده در دادگاه مطرح باشد دلالت بر حادث شدن این اثر جدید خواهد بود. پس در مورد انحلال باید دو مرحله در نظر گرفت مرحله اول از زمان انعقاد عقد تا زمانی که سبب انحلال بوجود می آید که در این مدت کلیه آثار حقوقی از عقد بوجود آمده برای طرفین عقد معتبر و لازم الرعایه است.

و مرحله دوم از زمان تحقق انحلال به بعد که در این مرحله عقد را از هم گسیخته می کند و مانند عقد باطل می شود و آثار حقوقی آن در آن لحظه خاتمه می یابد.

در برخی مواقع انحلال عقد با اجرای آن اشتباه می شود اما باید توجه داشت که در اجرای عقد هر یک از طرفین به کلیه تعهدات موضوع عقد عمل کرده اند و مفاد عقد اجرا شده است. ولی در انحلال عقد در واقع هنوز تعهدات طرفین در مورد عقد پایان نیافته است ولی بنا به یکی از علل قانونی و یا اراده یکی از طرفین و یا هر دو طرف قرارداد به قرارداد پایان داده می شود.

اسباب انحلال عقد را با توجه به میزان تاثیر اراده افراد در از بین بردن عقد و یا خاتمه دادن به عمر حقوقی عقد می توان به سه نوع تقسیم کرد:

۱- انحلال به تراضی (اقاله) ۲- انحلال به اراده یکی از طرفین (فسخ) ۳- انحلال قهری (انفساخ)

اثر انحلال قرارداد خواه به تراضی و یا به اراده هر یک از طرفین قرارداد باشد ناظر به آینده است و کلیه آثار حقوقی که قبل از انحلال عقد بوجود آمده برای طرفین معتبر است. بعنوان مثال در عقد بیع در ماده ۴۵۹ ق.م

مقرر شده است: «از حین فسخ میباید مال بائع خواهد شد ولی نمآت و منافع حاصله از حین عقد تا حین فسخ مال مشتری است.»

ملاحظه می شود که قانونگذار اعلام کرده است که آثار حقوقی بیع تا زمان فسخ شدن آن برای طرفین لازم الرعایه است. ذیلا به توضیح مختصر هر یک از این عوامل انحلال قرارداد می پردازیم:

۱- اقاله یا تفاسخ

در ماده ۲۶۴ قانون مدنی اقاله به عنوان یکی از عوامل سقوط تعهدات ذکر شده است. یعنی وقتی طرفین قرارداد از انعقاد قرارداد تعهداتی را به عهده گرفته اند با توافق مجدد با یکدیگر می توانند آن تعهدات را در مقابل یکدیگر از بین ببرند. در تعریف اقاله به طور خلاصه می توان گفت: توافق دو طرف عقد برای انحلال عقد را اقاله می گویند. وقتی اقاله انجام می شود در اینکه آیا باز هم طرفین در مقابل هم تعهدی دارند یا خیر؟ باید گفت که در عقود مختلف این بحث نتیجه متفاوتی خواهد داشت بعنوان مثال در عقد بیع پس از اقاله باید طرفین موضوع معامله را مبادله کنند یعنی خریدار میباید را به فروشنده عودت دهد و فروشنده هم ثمن یا قیمت را به خریدار بدهد و یا در اجاره نیز بایستی تخلیه مورد اجاره و عودت مال الاجاره صورت گیرد. چون اساسا توافق دو اراده بر آن تعلق گرفته است.

گفتیم که اقاله حاصل توافق اراده دو طرف معامله است برای قطع آثار جاری عقد به این عبارت که به عنوان مثال در عقد اجاره هر یک از طرفین ثمرات عقد که برای مستاجر استفاده از منافع و برای موجر مالکیت اجاره بهاء است استفاده نموده اند و در زمان اقاله عقد اجاره در واقع از همان زمان آثار عقد متوقف می شود. و یا در قرارداد حمل و نقل بعنوان مثال اگر حجم قرارداد و مقدار کالای موضوع قرارداد برای دفعات متعدد حمل باشد در هر نوبت حمل و یا در هر لحظه از اجرای قرارداد طرفین می توانند با توافق عقد را اقاله کنند و آثار حقوقی آن را متوقف کنند و یا اگر فقط برای یک نوبت حمل باشد باز هم می توانند قبل از حمل کالا (معمولا) و یا در زمان حمل که هنوز تعهد و مفاد قرارداد به پایان نرسیده باشد می توانند آن را اقاله کنند. نکته قابل توجه در قرارداد حمل و نقل این است که اگر تا زمان اقاله متصدی حمل و نقل قسمتی از عملیات حمل و نقل را انجام داده باشد و یا صاحب کالا و یا فرستنده مبلغی از موضوع قرارداد را پرداخت کرده باشد بایستی به نسبت کار انجام شده با مبلغ پرداختی با هم دیگر توافق نمایند. از طرف دیگر با توجه به اینکه اساسا اقاله، به موجب توافق دو اراده از طرفین قرارداد بوجود می آید لذا میتوان استدلال کرد که صرف نظر از جزئیات اقاله که طرفین در مورد تعهدات قبلی خود چه تصمیمی گرفته اند می توان گفت که اگر دو طرف به اقاله توافق کنند طبق اصل آزادی قراردادها و آزادی اراده اقاله معتبر و لازم الرعایه است.

۲- انحلال ارادی یا فسخ قرارداد (خيارات)

گفتیم عقد جایز را هر یک از طرفین هر وقت خواستند می‌توانند به هم بزنند و آن را فسخ کنند. (ماده ۱۸۶ قانون مدنی) فسخ با یک اراده صورت می‌گیرد و ناظر به آینده است. بعنوان مثال در عقد وکالت وکیل هر وقت خواست می‌تواند استعفاء کند و یا موکل هر وقت خواست می‌تواند وکیل را عزل کند. و بر عکس عقود جایز در عقود لازم فسخ عقد و بر هم زدن آن تابع شرایط خاصی است و نیازمند مجوز قراردادی و یا قانونی است. لذا در بحث خيارات و اختیار فسخ هر جا سخن از عقد گفته می‌شود منظور همان عقد لازم است و مقوله خيارات در عقد جایز مصداق ندارد. اختیاری که شخص برای بر هم زدن معامله ای دارد «خيار فسخ» و گاه به صورت متعارف «رجوع» می‌گویند که آنچه بیشتر مورد نظر این بحث حقوقی است حق فسخ می‌باشد.

در حقوق مدنی اختیار فسخ در بحثی تحت عنوان خيارات آمده و در ماده ۳۹۶ قانون مدنی انواع خيارات به این شرح بیان شده است. اجرای خيار یا حق فسخ يك عمل حقوقی است که با یک اراده انجام می‌شود. برعکس اقاله که با دو اراده محقق می‌شود. می‌دانیم که اصل لزوم قراردادها است و در ماده ۲۱۹ قانون مدنی به آن اشاره شده است. ولی آنچه که در این بحث و قرارداد حمل و نقل می‌تواند بعنوان بحث خيارات طرح شود. خيار شرط و یا شرط خيارات که در ماده ۳۹۹ قانون مدنی به این صورت بیان شده است: در عقد بيع ممکن است که شرط شود در مدت معین برای بايع یا مشتری و یا هر دو و یا شخص خارجی اختيار فسخ معامله باشد.

اثر مهم اجرای خيار فسخ انحلال عقد لازم است. و نکته قابل توجه این است که در خيار شرط و یا شرط خيار موضوع ماده ۳۹۹ قانون مدنی در واقع اختيار فسخ در هر يك از طرفین یا هر دوی آنها و یا شخص ثالث در زمان انعقاد عقد یا قرارداد و با همان توافق اولیه داده می‌شود. و مثل عمده سایر خيارات نیست که به موجب قانون و یا عواملی که در زمان انعقاد عقد وجود نداشته و بعدا بوجود می‌آید و یا اساسا وجود داشته ولی مشخص نبوده است و بعدا مشخص می‌شود لذا باید توجه داشت که شرط اختيار فسخ در زمان انعقاد قرارداد توسط هر دو طرف قرارداد توافق می‌شود. و در واقع دو طرف عقد در مورد وجود این قاعده و اختيار با هم به توافق رسیده‌اند. ولی با توجه به اینکه بالاخره طرفین عقد هر چند خيار فسخ معامله را برای خودشان یا شخص ثالث قائل شده‌اند ولی از طرفی می‌خواهند خود را ملتزم به مفاد عقد بکنند و از ثمرات آن بهره برداری کنند لذا این بحث مطرح می‌شود که این اختيار فسخ تا چه مدتی می‌تواند معتبر باشد آیا اعتبار آن هم در تمام مدت زمان اعتبار عقد خواهد بود و باید محدود شود.

ماده ۴۰۱ قانون مدنی در این مورد مقرر میدارد: اگر برای خيار شرط مدت معین نشده باشد هم شرط خيار و هم بيع باطل است. با توجه به اینکه هدف طرفین قرارداد بهره برداری از آثار حقوقی آن است لذا باید معتقد باشیم که در قراردادها و از جمله قرارداد حمل و نقل باید برای اعتبار خيار فسخ مدت مشخص شده باشد. و ماده ۴۰۱

قانون مدنی هم این را تأیید می کند. در مورد آثار خیار فسخ در عقد باید گفت که تمام آثار حقوقی قرارداد تا زمان اعمال شده حق فسخ جاری می باشد و هر یک از طرفین که حق فسخ داشته باشند باید در زمان اعمال حق فسخ کلیه آثار حقوقی عقد را بپذیرند ولی پس از آن آثار جاری عقد متوقف شده و عقد منحل می شود ولی طرفین بر کلیه آثاری که از زمان انعقاد عقد تا اعمال فسخ بوجود آمده پای بند و متعهد می شوند و آثار بوجود آمده لازم الاجرا می باشد.

۳- انحلال قهری یا انفساخ

انحلال قهری یا انفساخ در زمانی بکار برده می شود که بدون اینکه طرفین یک عمل حقوقی را انجام داده باشند عقد از بین می رود و منحل می شود. در واقع در انفساخ مفاد عقد و اعتبار آن و آثار حقوقی آن بموجب عوامل گوناگونی پایان می پذیرد و عقد خاتمه پیدا می کند انفساخ قرارداد ممکن است به یکی از روشهای ذیل اتفاق بیفتد.

۱ - انفساخی که به طور مستقیم ناشی از اراده صریح دو طرف قرارداد است. مانند اینکه در عقد اجاره شرط شده باشد که اجاره از زمان انعقاد آن به مدت یک سال معتبر می باشد. و یا اینکه شرط شود که خود به خود منفسخ خواهد شد.

و شروطی که از این قبیل در کلیه قراردادها و یا اینکه در قرارداد حمل و نقل شرط شود مدت اجرای عقد یک سال از زمان انعقاد بوده و پس از آن منفسخ خواهد شد.

۲ - انفساخ ناشی از حکم قانون: گاهی سبب انفساخ عقد حکم قانون است بعنوان مثال در عقد بیع قانون مدنی در ماده ۳۸۷ مقرر می دارد: اگر مبیع قبل از تسلیم بدون تقصیر و اهمال از طرف بایع تلف شود بیع منفسخ و ثمن باید به مشتری مسترد گردد.» و یا در مورد قرارداد حمل و نقل گفته شود که اگر کالای موضوع قرارداد قبل از انجام حمل و نقل تلف شود و از بین برود باید معتقد باشیم که چون موضوع قرارداد از بین رفته پس قرارداد حمل و نقل منفسخ می شود و همین قاعده در ماده ۴۸۳ قانون مدنی در مورد تلف قسمتی از کالای مورد اجاره ذکر شده است. یکی دیگر از مواد انفساخ قانونی عقود در مورد عقود جایز است. ماده ۹۵۴ قانون مدنی مقرر می دارد: کلیه عقود جائزه به موت احد طرفین منفسخ می شود و همچنین به سفته در مواردی که رشد معتبر است می دانیم که در عقد جایز هر یک از طرفین هر وقت بخواهند می توانند آن را به هم زنند یا فسخ کنند. قانونگذار هم بر این اعتبار فوت و یا جنون و یا در مورد تاجر، ورشکستگی تاجر و در مورد افراد عادی با مفلس شدن آن عقود جایز منفسخ می شوند. م ۶۷۸ ق.م.

مرور زمان در قراردادهای حمل و نقل:

ماده ۳۹۳ قانون تجارت مقرر میدارد: نسبت به دعوی خسارت بر علیه متصدی حمل و نقل مدت مرور زمان یکسال است. مبداء این مدت در صورت تلف و یا گم شدن مال التجاره و یا تاخیر و تسلیم روزی است که تسلیم بایستی در آن روز به عمل آمده باشد. و در صورت خسارت بحری (آواری) روزی که مال به مرسل الیه تسلیم شده.

در توضیح این ماده می توان گفت که ابتدا شروع مرور زمان در قرارداد حمل و نقل در دو صورت بیان شده است.

۱ - در صورت تلف یا گم شدن یا تاخیر در تسلیم از روزی که تسلیم بایستی در آن روز به عمل آمده باشد.

۲ - در صورت خسارت بحری از روزی که مال به مرسل الیه تسلیم شده است (و مال خسارت دیده)

مرور زمان در قانون تجارت تعریف نشده و در قانون مدنی مصوب ۱۳۰۷ نیز که در امور حقوقی قانون اصلی و مادر به شمار می رود مرور زمان اصلاً مطرح نشده است و فقط در ماده ۷۳۱ ق.م سابق مصوب ۱۳۱۸ مرور زمان تعریف شده و طی چند ماده مقررات حاکم بر آن بیان شده بود (توضیح اینکه قانون مذکور بموجب ماده ۵۲۹ قانون آئین دادرسی دادگاههای عمومی و انقلاب مصوب ۱۳۷۹ مجلس شورای اسلامی نسخ صریح شده است). ماده ۷۳۱ قانون آئین دادرسی مقرر میدارد: مرور زمان عبارت از گذشتن مدتی است که به موجب قانون پس از انقضای آن مدت دعوی شنیده نمی-شود .

در مورد قاعده مرور زمان باید گفت که مرور زمان امری است استثنائی و عدالت اجتماعی نظم عمومی در جامعه ایجاب می کند که صاحب حق در مقابل مدیون هر وقت بخواهد با ارائه اسناد و مدارک حق خود را مزالبه کند و با توسل به قوای عمومی حق خود را بازستاند. این اصل یکی از اصول مسلم حقوقی است که در هر جامعه ای پذیرفته شده و در حقوق برخی کشورها مواردی چون قاعده مرور زمان اصل، اصلی کلی را تشخیص داده است. نکته دیگری که در مورد ماهیت حقوقی مرور زمان بایستی گفته شود این که قاعده مرور زمان خود حق را ساقط نمی کند بلکه حق دادخواهی از قوای عمومی و دادگاهی را ساقط می کند و خود حق از بین نمی رود هر چند که معتقد باشیم که وقتی حق درخواست آن را نداریم در واقع خود حق هم از بین رفته است.

در مورد قرارداد حمل و نقل نیز با عنایت به اینکه اصل سرعت در معاملات تجاری یک اصل پذیرفته شده است و دعاوی تاجر بر علیه یکدیگر در امور تجاری باید بدون اتلاف وقت و به صورت فوری و طرح و پیگیری شود

لذا در مورد دعوی اتلاف و یا گم شدن و یا خسارت دیدن مال الاجاره در دست متصدی حمل و نقل هم قانونگذار قائل به این شده است که این نوع دعاوی باید سریعاً پیگیری شود تا آثار حقوقی و مستندات لازم برای دعوی از بین نرود. و حق و حقوق صاحب کالا قابل اثبات باشد و از طرفی موجب اطاله دادرسی نشده و موضوع حل و فصل شود.

نکته ای که قابل توجه است این که مطابق نظریه شماره ۷۲۵۷-۲۷/۱۱/۱۳۶۱ شورای محترم نگهبان در پاسخ به استعلام شورای عالی قضائی اعلام داشته که: مواد ۷۳۱ قانون آئین دادرسی مدنی به بعد (مصوب ۱۳۱۸) در مورد مرور زمان در جلسه فقهای شورای نگهبان مطرح و مورد بحث و بررسی قرار گرفت و به نظر اکثریت فقهای شورا، مواد مذکور که مقرر میدارد: پس از گذشتن مدتی دعاوی در دادگاه شنیده نمی شود. مخالف با موازین شرع تشخیص داده شد.» لذا با توجه به این اظهار نظر و اینکه در قانون جدید آئین دادرسی مدنی مصوب ۱۳۷۹ مواد مذکور به کلی حذف شده لذا این استدلال می شود که در حال حاضر موضوع مرور زمان در حقوق کشور ما و در قراردادهای حمل و نقل مناط اعتبار نبوده، و در بررسی تجدید نظر در قانون تجارت حذف خواهد شد.

-ترانزیت داخلی و خارجی:

ترانزیت کالا در بحث حمل و نقل از موضوعاتی است که در واردات و صادرات کالا و یا عبور یک محموله و کالا از داخل خاک یک کشور جهت حمل به کشور دیگر مصداق دارد و به استناد قوانین مربوط به واردات و صادرات و قوانین امور گمرکی به دو بخش داخلی و خارجی تقسیم می شود.

۱-تعریف ترانزیت داخلی

ترانزیت داخلی در ماده ۱۲۲ آئین نامه اجرائی قانون امور گمرکی چنین تعریف شده است: ترانزیت داخلی عبارت از آن است که کالای گمرک نشده از گمرکخانه مجاز به گمرکخانه دیگری حمل و تحویل شود. در این آئین نامه گمرکخانه مذکور برای رعایت اختصار به ترتیب گمرک مبداء و گمرک مقصد نامیده می شود.» بعد از تعریف مذکور در سایر مواد آئین نامه یاد شده مقررات مربوط به نحوه حمل و ترخیص بیان شده است. و نیز به استناد ماده ۱۲۶ از آئین نامه مذکور حقوق گمرکی و سود بازرگانی و عوارض محموله ترانزیت داخلی در مقصد پرداخت می گردد. پس منظور از ترانزیت داخلی این است که یک کالائی وقتی از گمرک مرزی وارد می شود جهت سهولت و ترخیص کالا و اجتناب از هزینه های اضافی و جلوگیری از ترخیص و حمل مجدد در واقع کالای وارد شده به همان صورت و بدون ترخیص در گمرک مبداء به طرف گمرک مورد نظر

صاحب کالا که همان گمرک مقصد نامیده می شود حمل شده و در آنجا تشریفات گمرکی مربوط به واردات و ترخیص کالا انجام می شود.

۲- تعریف ترانزیت خارجی

در ماده ۱۷۲ آئین نامه اجرائی قانون امور گمرکی ترانزیت خارجی به این صورت تعریف شده است: ترانزیت خارجی عبارت از این است که کالای خارجی به منظور عبور از خاک ایران از یک نقطه مرزی کشور وارد و از نقطه مرزی دیگر خارج شود. کالایی که تحت عنوان ترانزیت از کشور عبور می کند جزء واردات و صادرات قطعی محسوب نبوده و از پرداخت حقوق گمرکی و سود بازرگانی و عوارض معاف است .

همچنین در قانون حمل و نقل عبور کالای خارجی از قلمرو جمهوری اسلامی ایران مصوب ۱۳۷۴ مجلس شورای اسلامی در ماده ۱ تعریف ترانزیت خارجی به این صورت بیان شده است: ترانزیت خارجی کالا عبارت از سلسله مراحل است که طی آن کالایی از مبادی خارجی به مقصد کشور ثالث و یا نگهداری آن در مناطق حراست شده و ترتیب حمل تدریجی آن به تقاضای صاحب کالا از قلمرو جمهوری اسلامی ایران از یک نقطه مرزی کشور وارد و از همان نقطه یا از نقاط دیگر مرزی کشور خارج می گردد.

ملاحظه می شود که در ترانزیت خارجی در واقع کالای موضوع حمل صرفاً از خاک یک کشور عبور می کند و در مقابل آن حقوق و عوارض مخصوص می-پردازد و شامل واردات و صادرات کالا نمی شود. در واقع در ترانزیت خارجی یک کالا که از کشور ثالثی خریداری شده توسط تاجر و یا متصدی حمل و نقل در سیر حمل از خاک یک کشور دیگر رد می-شود و وارد کشور دیگری می گردد.

در ترانزیت خارجی کالاهایی که به کشور وارد می-گردند در حدود قراردادها و موافقت نامه های بین المللی منعقد بین دولت های طرف قرارداد نیاز به کسب مجوز ندارند مگر اینکه بنا به دلایل امنیتی و مذهبی ورود آن به کشور ممنوع باشد (موضوع ماده ۳ قانون فوق الذکر).