



آثار تخلف متصدی حمل و نقل از قرارداد حمل و نقل جاده‌ای داخلی و بین‌المللی کالا

علی غریبه *

چکیده

قانون تجارت و کنوانسیون CMR، متصدی حمل و نقل کالا از طریق جاده را اعم از داخلی و بین‌المللی، مسئول تلف، فقدان، نقص کالا و خسارت تأخیر در رساندن کالا به مقصد می‌داند، ولی در مورد مسئولیت متصدی در صورت امتناع از حمل و یا عدم تحویل کالا بعد از حمل ساکت است که به نظر می‌رسد با توجه به اصول کلی حقوقی حاکم بر قراردادها، امتناع از حمل و یا عدم تحویل کالا نیز موجب مسئولیت متصدی می‌باشد. ضمانت اجرایی تخلف متصدی حمل و نقل از قرارداد حمل و نقل کالا نیز در همه موارد یکسان نیست و باید در بین موارد مسئولیت متصدی قابل به تفکیک شد: در صورت فقدان، تلف، نقص و تأخیر در تحویل کالا، متصدی مسئول پرداخت قیمت به‌عنوان خسارت می‌باشد و در موارد امتناع از حمل و تحویل کالا به جهت لازم بودن قرارداد حمل و نقل، ملزم به انجام تعهد خواهد بود. البته در مواردی این آثار متوجه شخص متصدی نخواهد بود. در جائیکه ضمن قرارداد حمل و نقل برای متصدی حق فسخ قرارداد حمل و نقل پیش‌بینی شده باشد و ایشان نیز با استفاده از این حق از حمل کالا امتناع نماید، الزام او به انجام تعهد به‌عنوان آثار مسئولیت متصدی، منتفی خواهد بود و همین‌طور در صورت شرط عدم مسئولیت، وجود عیب ذاتی در کالا، دخالت مخاطرات ذاتی خاص، دخالت فعل ثالث، خطای فرستنده کالا، خسارت ناشی از تعلیمات فرستنده یا گیرنده کالا و دخالت قوه قاهره متصدی الزامی به پرداخت خسارت نخواهد داشت.

کلید واژه‌ها

متصدی - نقض قرارداد - مسئولیت - الزام به انجام تعهد - پرداخت خسارت - حمل و نقل

مقدمه

اهمیت حمل و نقل امروزه بر کسی پوشیده نیست، این صنعت عظیم به صورت ابتدایی از همان اوان پیدایش بشر با او همراه و همزاد بوده و نقش فعالی را در زندگی اجتماعی ایفاء نموده است.

توسعه تجارت و مبادلات بین‌المللی کالا و خدمات بدون تصور حمل و نقل غیر ممکن بوده و چرخش اقتصاد همه جوامع بشری ارتباط تنگاتنگی با این موضوع مهم دارد. هر تولید کننده‌ای به امید اینکه کالای خود را با استفاده از صنعت حمل و نقل در بازارهای داخلی و خارجی عرضه خواهد کرد به تولید می‌پردازد.

با توجه به اهمیت این موضوع در همه کشورها مقررات خاصی برای آن اختصاص داده‌اند تا اینکه قانون‌گذار ایران نیز در این زمینه از مقررات مادر یعنی قانون مدنی فاصله گرفته و مقررات خاصی برای آن در نظر گرفته است.

در روابط بین‌المللی نیز چون تعدد قوانین در این زمینه مانع توسعه روابط بین‌المللی بوده و موجب بروز تعارض قوانین می‌گردد؛ لذا کشورها برای رفع این مانع و تحقق وحدت حقوقی، مبادرت به انعقاد کنوانسیون‌هایی در این زمینه کرده‌اند که نمونه بازر آن کنوانسیون CMR می‌باشد.^۱

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

اینک که قانون تجارت و کنوانسیون CMR متصدی را مسئول تلف، فقدان، خسارت وارده به کالا و خسارت تأخیر می‌داند سئوالی که مطرح می‌گردد و این وجیزه نیز در صدد پاسخگویی به آن می‌باشد این است که ضمانت اجرای تخلف متصدی حمل و نقل از قرارداد حمل و نقل جاده‌ای کالا چه می‌باشد به عبارت دی‌اگر چه آثار حقوقی بر مسئولیت متصدی حمل و نقل جاده‌ای در روابط داخلی و بین‌المللی مترتب است و اینکه این آثار همیشه و در همه موارد جریان دارد یا خیر؟

۱. کلمه اختصاری CMR، مأخوذ از عنوان فرانسوی : Convention relative au contrat de transport international des marchandises par route (کنوانسیون راجع به قرارداد حمل و نقل بین‌المللی جاده‌ای کالاها) می‌باشد. مقررات این کنوانسیون در ۱۹ مه ۱۹۵۶ در ژنو به تصویب رسیده و در کشور ایران نیز در سال ۱۳۷۶ به تصویب مجلس شورای اسلامی رسید و به موجب پروتکل ۵ ژوئیه ۱۹۷۸ اصلاح شد.

برای پاسخ دادن به سئوالات مزبور لازم است مطالب به شرح ذیل مورد مطالعه قرار بگیرد.:

مبحث نخست: جریان ضمانت اجرای قانونی

در حقوق ایران، آثار تخلف متصدی حمل و نقل از قرارداد حمل و نقل جاده‌ای کالا در مواد ۳۸۶ و ۳۸۷ ق.ت.پیش‌بینی گردیده است. مطابق این مواد در صورت تلف و گم شدن کالا، مسئولیت متصدی محدود به پرداخت قیمت گردیده و در صورت تأخیر در تسلیم و نقص کالا، پرداخت خسارت، به‌عنوان ضمانت اجرای آن پیش‌بینی گردیده است؛ لیکن قانون تجارت در زمینه دو مسئولیت عمده متصدی حمل و نقل یعنی حمل و تحویل کالا و نیز ضمانت اجرای آنها (عدم حمل و تحویل کالا) متضمن حکمی نمی‌باشد که لازم است آثار عدم حمل و تحویل کالا نیز روشن گردد. در کنوانسیون CMR نیز آثار مترتبه بر مسئولیت متصدی، پرداخت غرامت است که مورد بررسی قرار خواهد گرفت.

قبل از بررسی آثار مزبور، لازم به ذکر است که قانون تجارت ایران در مواد ۳۸۶ و ۳۸۷ مسئولیتی را که بر عهده متصدی قرار داده است ظاهراً بر خلاف قواعد عمومی و مسئولیتی بیش از امانت‌داری است. البته با توجه به ماهیت عمل حمل، نه تنها مسئولیت مقرر ناعادلانه نیست، بلکه معقول و موافق قواعد عمومی نیز می‌باشد؛ چه آنگاه که کالا تحویل متصدی داده می‌شود کنترل صاحب کالا نسبت به مال‌التجاره قطع می‌گردد و در این وضعیت اگر اصول حاکم در عقد امانت را جاری سازیم، بسیاری از خسارات جبران نشده باقی می‌ماند؛ چه امین بودن متصدی، صاحب کالا را در صورت تلف، نقص و تأخیر تحویل در وضعیت مدعی قرار می‌دهد و او برای وصول خسارات وارده، ناچاراً باید به اثبات تعدی و تفریط متصدی بپردازد و این سخت‌ترین امری است که هر کس از عهده آن بر نمی‌آید به‌ویژه آنکه وقتی که کالا در معرض تلف، نقص قرار گرفته یا با عامل تأخیر مواجه می‌شود، صاحب کالا در محل و در لحظه وقوع حادثه حضور ندارد تا به جمع آوری ادله‌ای بپردازد که ممکن است مثبت ادعای او شود. به‌علاوه در هر قرارداد حمل و نقل تعهد ضمنی وجود دارد که متصدی کالا را سالم و به موقع به مقصد برساند و این تعهد، یک تعهد به نتیجه است و صرف عدم انجام این تعهد و عدم تحقق نتیجه نقض قرارداد حاصل می‌گردد؛ بنابراین حکم قانون تجارت مبنی بر پذیرش فرض تقصیر متصدی و مسئول دانستن وی منطبق با قواعد عمومی نیز می‌باشد. البته بدیهی است چنانچه تقصیر منتسب به متصدی نبوده و مربوط به عوامل خارجی باشد با اثبات این عوامل، از مسئولیت بری خواهد شد.

این موضوع از نظر تنظیم کنندگان کنوانسیون CMR نیز به دور نیفتاده است. بند ۱ ماده ۱۷ کنوانسیون حمل کننده را مسئول فقدان تمام یا قسمتی از کالا و خسارات وارد شده به آن و همچنین مسئول تأخیر در تحویل کالا دانسته و معافیت متصدی را منوط به اثبات عوامل معاف کننده مندرج در بند ۲ ماده ۱۷ شناخته است.^۱

بنابراین مطابق مقررات قانون تجارت ایران و نیز کنوانسیون CMR متصدی مسئول فقدان، تلف و تأخیر در تحویل کالا بوده و آثار آن مسئولیت نیز پرداخت قیمت و خسارت وارده می‌باشد که در کنار اثر عدم حمل و تحویل کالا که به نظر می‌رسد الزام به انجام تعهد باشد بطور علی‌حده مورد بحث و بررسی قرار می‌گیرند:

الف) الزام به انجام تعهد

چنان‌که گفته شد تعهد اصلی متصدی حمل و نقل، حمل کالا به مقصد مقرر در قرارداد است. حال سئوالی که مطرح می‌شود این است که چنانچه بعد از انعقاد قرارداد، متصدی از حمل کالا خودداری نماید چه ضمانت اجرائی وجود دارد؟ در مورد امکان مطالبه خسارت، در صورت نقض قرارداد از سوی متصدی و ورود خسارت به طرف قرارداد و نیز مطالبه وجه التزام در صورت تعیین وجه التزام، بحثی وجود ندارد و زیان دیده می‌تواند برای مطالبه خسارت و یا وجه التزام مقرر به شخص ناقض قرارداد و عامل ورود زیان مراجعه نماید؛ لیکن بحث در این است که آیا می‌توان متصدی را به حمل کالا الزام و اجبار کرد؟

در قانون تجارت ایران و نیز مقررات کنوانسیون CMR پاسخ صریح و روشنی به این سئوال وجود ندارد و در فقدان نص صریح، ارائه پاسخی روشن و دقیق قدری مشکل است و این مشکل از آنجا ناشی می‌شود که در حقوق ایران، بخصوص در مورد حمل و نقل داخلی با دو نوع مقررات مواجه هستیم؛ از یک طرف قانون مدنی مقرراتی را به حمل و نقل اختصاص داده و از طرف دیگر قانون تجارت.

وجود دو قانون متفاوت با آثار و احکام متفاوت در خصوص حمل و نقل، پاسخ به مسئله را دشوار کرده است؛ زیرا قانون مدنی حمل و نقل را از اصناف عقد اجاره دانسته و به پیروی از فقه امامیه، احکام و مسائل راجع به حمل و نقل را در مبحث اجاره آورده است. در حالی که قانون

۱. در حقوق لبنان و مصر^(۱) و حقوق سوئیس^(۲) نیز مسئولیت متصدی حمل و نقل مبتنی بر فرض تقصیر می‌باشد.

تجارت مقررات خاصی راجع به حمل و نقل پیش‌بینی کرده و در ماده ۳۷۸، قرارداد حمل و نقل را تابع مقررات وکالت دانسته است.

بنابراین پاسخ سئوال مزبور بستگی به این دارد که قرارداد حمل و نقل را از اصناف عقد اجاره دانسته و آن را عقد لازم بدانیم و یا اینکه آن را در قالب وکالت توجیه کرده و آن را مانند وکالت عقدی جایز محسوب نمائیم.

اساتید و مؤلفین حقوق مدنی^(۳) به پیروی از قانون مدنی، در تألیفات خود، ضمن تعریف عقد اجاره و شرح ماهیت و احکام و آثار عقد مذکور، از قرارداد حمل و نقل نیز سخن به میان آورده‌اند، برخی آن را از اصناف عقد اجاره اشیاء، برخی دیگر از مصادیق عقد اجاره اشخاص و بالاخره عده‌ای نیز آن را مخلوطی از عقد اجاره اشیاء و اشخاص به حساب آورده‌اند.

مؤلفین حقوق تجارت، تاکنون عنایت چندانی نسبت به موضوع نداشته و پاسخ صریح و روشنی به پرسش مزبور نداده‌اند.

برخی با توجه به نص صریح ماده ۳۷۸ ق.ت اظهار داشته‌اند که: «قرارداد حمل و نقل تابع مقررات وکالت است مگر در مواردی که قانون تجارت استثناء نموده که در صورت شق اخیر رعایت قوانین تجارت لازم است»^(۴)

برخی دیگر مستنداً به ماده یاد شده چنین نتیجه گرفته‌اند که: «قرارداد حمل و نقل مانند دلالی و حق‌العمل کاری است و در واقع متصدی حمل و نقل وکیل و نایب ارسال کننده کالا می‌باشد ولی عقد وکالت عقدی است جایز و هر وقت موکل بخواهد می‌تواند وکیل را عزل نماید و حال آنکه قرارداد حمل و نقل در هر حال و تحت هر گونه شرایط قابل فسخ نمی‌باشد و فرستنده کالا هنگامی می‌تواند کالاهای بازرگانی را که هنوز در اختیار متصدیان حمل و نقل است پس بگیرد که هزینه‌هایی را که متصدی حمل و نقل کرده است به او بپردازد»^(۵)

این نویسندگان مسئله را با ابهام و اجمال رها کرده‌اند، و به صراحت و دقیقاً روشن نکرده‌اند که قرارداد حمل و نقل قراردادی لازم است یا جایز.

پاره‌ای دیگر از مؤلفین این رشته از حقوق، در انطباق قرارداد حمل و نقل با عقد وکالت شک و تردید کرده، بر این عقیده‌اند که: «تصور می‌رود موضوع ارتباطی با وکالت نداشته باشد؛ زیرا طبق ماده ۶۵۶ ق.م: «وکالت عقدی است که به‌موجب آن یکی از طرفین طرف دیگر را برای انجام امری نایب خود قرار می‌دهد» و در مورد حمل و نقل به هیچ وجه چنین چیزی صدق نمی‌کند. بعلاوه وکالت عقدی است جایز و قرارداد حمل و نقل چنین نیست»^(۶)

ایشان به درستی قرارداد حمل و نقل را عقدی لازم دانسته‌اند ولی مبنا و دلایل نظر خود را بیان نداشته‌اند و نظرشان خالی از استدلال می‌باشد.

مؤلفین دیگری به‌صورت جدی‌تر با مسئله برخورد داشته‌اند و با تحلیل مختصری از قرارداد حمل و نقل و عقد وکالت به این نتیجه رسیده‌اند که: «تطبیق این دو عقد با یکدیگر مانند موارد دیگر آسان نیست».^(۷) و بی‌توجهی مقنن را به «قرارداد وکالت» می‌رساند؛ زیرا اختلاف مهمی بین این دو نوع قرارداد مشهود است؛^(۸) لیکن آنان نیز پاسخ روشن به مسئله نداده و مشخص نکرده‌اند که این قرارداد لازم است یا جایز؟

به نظر می‌رسد در پاسخ به مسئله باید چند نکته مورد توجه قرار بگیرد:

۱- ماهیت قرارداد حمل و نقل قابل انطباق با هیچکدام از قراردادهای اجاره و وکالت نبوده و یک قرارداد خاص و معین بوده که مولود قانون تجارت مدرن می‌باشد.^(۹)

۲- قانون‌گذار در ماده ۳۷۸ ق.ت. برای قرارداد حمل و نقل ماهیت وکالت قائل نشده است؛ زیرا در ماده مزبور مقرر گردیده است که: «قرارداد حمل و نقل تابع مقررات وکالت خواهد بود.» و روشن است که قرارداد حمل و نقل در جایی که مقررات خاصی نداشته باشد تابع مقررات وکالت پیش بینی شده است. به عبارت دیگر قرارداد حمل و نقل در حکم وکالت در نظر گرفته شده است نه به‌عنوان عقد وکالت.

قانون‌گذار در پارهای موارد به منظور رهایی دادرس از سرگردانی و تعیین تکلیف او در انطباق موضوع متنازع‌فیه با مقررات قانونی، عمل حقوقی خاصی را در حکم عمل حقوقی مشخص دیگری قرار می‌دهد تا در جایی که برای آن عمل حقوقی خاص مقررات خاص وجود نداشته باشد، مقررات عمل حقوقی دیگر که مشخص و روشن است اجراء گردد. قانون‌گذار نه تنها در مورد حمل و نقل بلکه در حق‌العمل‌کاری نیز از همین شیوه پیروی کرده است و در ماده ۳۵۸ ق.ت. مقرر کرده است که: «جز در مواردی که به موجب مواد ذیل استثناء شده مقررات راجعه به وکالت در حق‌العمل‌کاری نیز رعایت خواهد شد.» در حالیکه تفاوت فاحشی بین عقد وکالت و حق‌العمل‌کاری وجود دارد، از جمله اینکه عقد وکالت مبتنی بر نظریه نمایندگی است و وکیل به عنوان نماینده با ثالث وارد معامله می‌شود و آثار معامله نیز متوجه اصیل یعنی موکل می‌شود؛ ولی در حق‌العمل‌کاری، حق‌العمل‌کار به‌عنوان اصیل با ثالث وارد معامله می‌شود و آثار آن نیز دامن‌گیر شخص حق‌العمل‌کار می‌باشد.

پس در موارد ۳۷۸ و ۳۵۸ قانون تجارت هدف شناختن ماهیت وکالت برای حمل و نقل و حق‌العمل‌کاری نیست، بلکه هدف اجرای مقررات وکالت در حمل و نقل و حق‌العمل‌کاری در موارد سکوت قانون تجارت است.

۳- با توجه به ماهیت خاص قرارداد حمل و نقل و عدم انطباق آن با عقد وکالت، نمی‌توان از نظر خصوصیت لازم و جایز بودن، قرارداد حمل و نقل را تابع عقد وکالت دانست، زیرا وقتی قرارداد حمل و نقل یک قرارداد معین خاص است باید به صورت مستقل به تعیین خصوصیت آن مبادرت کرد و در تعیین خصوصیت لازم و جایز بودن یک عقد، باید آن را عقد لازم دانست، مگر اینکه دلیل خاصی بر جایز بودن آن وجود داشته باشد.

با بررسی مقررات قانون تجارت معلوم می‌شود که قانون‌گذار نه تنها معتقد به جایز بودن قرارداد حمل و نقل نمی‌باشد، بلکه نظر بر لازم بودن آن دارد؛ زیرا صرفاً با محدودیت بسیار شدید مقرر در ماده ۳۸۳ در ماده ۳۸۲ استثنائاً اختیار فسخ قرارداد را به مرسل‌الیه داده است و این استثناء خود دلیل بر حکومت اصل لزوم بر قرارداد حمل و نقل می‌باشد. اگر قانون‌گذار نظر بر جایز بودن این قرارداد داشت آن را همانند سایر موارد مانند عقد ودیعه، عاریه و وکالت متذکر می‌شد و با شناختن حق فسخ صرفاً به مرسل‌الیه آن هم تحت شرایط خاص نظر به لازم بودن قرارداد حمل و نقل دارد. آوردن استثناء به این معنی است که در سایر موارد مقرر در مواد ۳۸۲ و ۳۸۳ ق.ت و نیز نسبت به متصدی حمل و نقل در هر حال قرارداد حمل و نقل قابل فسخ نمی‌باشد؛ به‌علاوه می‌توان گفت قانون‌گذار با وضع مقررات مواد ۳۸۲ و ۳۸۳ ق.ت مقررات خاصی را در خصوص لزوم و جواز پیش‌بینی کرده است و نمی‌توان قرارداد حمل و نقل را از این جهت تابع عقد وکالت دانست. مقررات ویژه قانون تجارت در باب لزوم و جواز قرارداد حمل و نقل این است که فقط مرسل‌الیه تحت شرایط خاصی حق فسخ قرارداد را دارد و مفهوم آن این است که متصدی حمل و نقل اصلاً و مرسل‌الیه نیز در سایر موارد مقرر در قانون تجارت از حق فسخ برخوردار نمی‌باشد.

نتیجه اینکه بر خلاف نظر بعضی از حقوقدانان^(۱۰) قرارداد حمل و نقل قابل انطباق با عقد وکالت نبوده و یک قرارداد خاص طبق ماده ۱۰ ق.م و مقررات قانون تجارت بوده و نیز عقدی لازم است و چنانچه بعد از انعقاد قرارداد، متصدی از انجام تعهد مبنی بر حمل کالا امتناع نماید، طرف قرارداد حق مراجعه به مرجع قضایی جهت الزام ممتنع را به انجام تعهد دارد.

لازم به ذکر است که هر چند به جهت طولانی بودن روند دادرسی در ایران، طرح دعوی الزام به انجام تعهد بر خلاف اصل سرعت در امور تجاری است و معمولاً تجار از استفاده از این حق صرف‌نظر می‌کنند و به ناچار با امتناع متصدی حمل و نقل از حمل، موافقت می‌نمایند و قرارداد اقاله می‌شود ولی از این عمل نتیجه نمی‌شود که قرارداد حمل و نقل جایز بوده و امکان الزام به انجام تعهد وجود ندارد.

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

ب) پرداخت خسارت

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

۱- نحوه پرداخت خسارت

طبق ماده ۳۸۶ ق.ت در صورت تلف مال یا گم شدن آن، متصدی به منظور جبران خسارت صاحب کالا، مسئول پرداخت «قیمت کالا» شناخته شده است.

حکم مزبور در قانون تجارت بر خلاف مقررات قانون مدنی مذکور در ماده ۳۲۸ می‌باشد؛ زیرا قانون مدنی رجوع به قیمت مال تلف شده را منوط به تعذر رد مثل دانسته است و با امکان رد مثل مال تلف شده، نوبت به رجوع به قیمت نمی‌رسد. شاید دلیل اینکه قانون‌گذار رجوع به قیمت را در طول رجوع به مثل ندانسته و متذکر مسئولیت متصدی به رد مثل نشده است این باشد که: اولاً؛ چون حمل و نقل یکی از اعمال تجاری است و چه بسا یافتن «مثل» کالاهای تلف شده متضمن اتلاف وقت و مزی مدت زمان طولانی و تحمیل هزینه گزاف و بیش از ارزش کالا برای متصدی باشد؛ لذا اصل سرعت در اعمال تجاری، پذیرفتن پرداخت قیمت را ایجاد کرده است.

ثانیاً؛ با توجه به اینکه تعیین کالای قیمی و مثلی از موارد اختلافی بین فقهاء بوده^(۱۱) و تعیین مصادیق آن نسبت به ازمه و امکانه مختلف، متفاوت است و با این تحلیل، تعیین قیمی یا مثلی

بودن نیز مستلزم رجوع به عرف بوده که قانون مدنی آن را در ماده ۹۵۰ بیان داشته است،^۱ صرف وقت به این صورت، هرگز در معاملات تجاری به صرفه طرفین نبوده، اشکالاتی را در امر تجارت فراهم خواهد آورد.

رویه قضایی نیز برای احتراز از اشکالاتی که در خصوص تعیین مثل به عنوان طریقه جبران خسارت ممکن است پیش آید، تمایل به دادن حکم به «پرداخت قیمت» دارند.^(۱۲) و ماده ۳ قانون مسئولیت مدنی نیز چنین اختیاری را به دادگاه‌ها تجویز نموده است. با توجه به مراتب فوق به نظر می‌رسد تعیین قیمت می‌تواند در جبران خسارت مربوط به مسئولیت متصدی حمل و نقل در صورت تلف یا فقدان کالا، راه معقول و موافق اصول معاملات تجاری باشد.

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

۲- توافق طرفین در میزان خسارت

چنانچه طرفین قرارداد حمل و نقل در خصوص میزان خسارت تراضی نموده باشند، این توافق، بنابر اصل حاکمیت اراده (م ۱۰ ق.م) معتبر و نافذ بوده و دادگاه نیز بر اساس همان توافق حکم به پرداخت خسارت خواهد داد (مواد ۳۸۶ قانون تجارت و ماده ۲۳۰ ق.م).

این توافق به اشکال مختلف می‌تواند باشد: نخست اینکه ممکن است در هنگام انعقاد قرارداد حمل و نقل طرفین احتمال ورود خسارت و یا افقاده مال التجاره را پیش‌بینی نموده و نسبت به قیمت کالا یا میزان خسارت وارده تراضی کرده و در قرارداد مزبور منعکس نمایند. دیگر اینکه امکان دارد بعد از انعقاد قرارداد حمل و نقل و در حین حمل کالا، طرفین راجع به میزان خسارت به توافق برسند و قراردادی را به عنوان متمم قرارداد اولیه تنظیم نمایند. همین‌طور

۱. ماده ۹۵۰ ق.م: «مثلی که در این قانون ذکر شده عبارت از مالی است که اشباه و نظایر آن نوعاً زیاد و شایع باشد مانند حبوبات و نحو آن و قیمی مقابل آن است، مع ذالک تشخیص این معنی با عرف است.

ممکن است که بعد از وقوع حادثه و تلف شدن کالا یا خسارت دیدن آن، چنین توافقی حاصل گردد.

نکته دیگر اینکه میزان خسارت مورد توافق، ممکن است کمتر یا بیشتر از قیمت کل کالا و همین‌طور خسارت وارده باشد. در اعتبار چنین توافقی در حقوق داخلی از جمله حمل و نقل داخلی هیچ‌گونه تردیدی وجود ندارد و قانون‌گذار در موارد متعددی افزایش مسئولیت را مورد پذیرش قرار داده است.^۱

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

مطابق بند ۲ ماده ۲ پروتکل اصلاحی کنوانسیون CMR که جایگزین بند ۳ ماده ۲۳ کنوانسیون گردیده است، میزان خسارت نباید از ۸/۳۳ واحد محاسبه برای هر کیلوگرم کسری از وزن ناخالص کالا تجاوز کند؛ لیکن این محدودیت مسئولیت هنگامی قابلیت اجرائی دارد که طرفین تحت شرایط مقرر در کنوانسیون، بر خلاف آن تراضی ننموده باشند. زیرا ماده ۲۴ کنوانسیون مزبور توافق بر بیش از مبلغ مزبور را تجویز نموده است؛ این ماده مقرر می‌دارد: «فرستنده می‌تواند در برابر پرداخت هزینه‌های اضافی که میزان آن با تراضی حمل‌کننده تعیین خواهد شد، در برنامه جاده‌ای ارزشی بیش از میزان مقرر در بند (۳) ماده (۲۳) برای کالا بیان نماید، در چنین صورتی مبلغ بیان شده جانشین میزان مقرر خواهد بود». در خصوص توافق به میزان کمتر از ارزش واقعی کالا نیز در کنوانسیون منعی دیده نمی‌شود و چنین توافقی معتبر می‌باشد.

۳ - عدم توافق طرفین در میزان خسارت

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

۱. شرط ضمان مستعیر در ماده ۶۴۲ ق.م - ماده ۳۸۱ ق.ت

قانون تجارت ایران در این خصوص راه حلی ارائه نمی‌دهد ولی از آنجائی که حقوق تجارت رشته مخصوصی از حقوق خصوصی بوده و با توجه به اینکه حقوق مدنی، مادر سایر شعب حقوق خصوصی به‌شمار می‌آید؛ لذا از لحاظ اصول کلی حقوق، در مواردی که قانون تجارت ساکت باشد، برای یافتن راه حل به مقررات حقوق مدنی رجوع می‌نمائیم.^(۱۳)

قانون مدنی در موارد متعددی در خصوص جبران خسارت به پرداخت «قیمت» اشاره داشته ولی عموماً به اینکه قیمت کدام روز باید پرداخت شود، تصریح نکرده است. در این حالت طبیعی است که هر یک از طرفین قرارداد از انواع قیمتی که بر حسب چند معیار به نظر می‌رسد،^۱ مدعی آن نوعی باشد که بیشتر به صرفه اوست. هر چند ماده ۳۱۲ ق.م. برای غاصب، پرداخت قیمت یوم الاداء را تکلیف نموده است؛ لیکن نمی‌توان از این معیار در خصوص مانحن فیه سود جست چرا که مسئولیت غاصب، مسئولیتی است خاص، که احکام خاصی نیز برای آن حاکم است و نمی‌تواند وحدت ملاک قرار بگیرد. البته بعضی از حقوقدانان معتقد به اعمال مقررات مزبور در خصوص این مورد نیز می‌باشند.^(۱۴)

به این ترتیب ملاحظه می‌شود که در قانون مدنی نیز معیار مشخصی پیش‌بینی نشده است. فقهاء نیز نظریات مختلفی در خصوص «قیمت مال تلف شده» ارائه داده‌اند.^(۱۵)

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

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

مطابق بند ۱ و ۲ ماده ۲۳ کنوانسیون CMR خسارت بر حسب نرخ بورس و در صورت عدم وجود نرخ بورس، بر اساس قیمت روز بازار و یا در صورت نبودن هیچکدام، بنا به ارزش رایج و متداول کالایی از همان نوع و جنس که در محل و زمان قبول کالا برای حمل جاری بوده محاسبه و پرداخت خواهد شد.

۱. قیمت یوم‌التلف، یوم الاداء، یوم الرد، یوم الاعواز (قیمت روز کم‌بایی یک مال)، علی‌القیم (بالاترین قیمت از روز تلف تا پرداخت خسارت)

کنوانسیون معیار دقیقی را برای تعیین قیمت مال و خسارت وارده به کالا پیش‌بینی کرده است، ولی قانون تجارت و قانون مدنی ایران در این زمینه راه حلی به‌دست نمی‌دهند، با توجه به الحاق کشور ایران به کنوانسیون مزبور، این مقررات در خصوص حمل و نقل بین‌المللی جاده‌ای در کشور ایران نیز اجرا خواهد شد ولی در زمینه حمل و نقل جاده‌ای داخلی نقص مزبور همچنان مشهود است که به نظر می‌رسد تبعیت از مقررات مزبور در حمل و نقل داخلی با هیچ اشکالی مواجه نباشد و محاکم و کارشناسان در هنگام تعیین قیمت مال تلف شده و یا محاسبه خسارت وارده به کالاها به معیار مزبور توجه نمایند.

۴ - نحوه جبران خسارت در صورت اجتماع تقصیر متصدی حمل و ارسال کننده

گاهی وقوع تلف، نقص و یا تاخیر تحویل کالا ناشی از تقصیر توأم متصدی حمل و نقل و ارسال کننده کالا می‌باشد و در بحث نحوه جبران خسارت این سوال مطرح می‌شود که در این حالت مسئولیت موارد مزبور با چه کسی می‌باشد؟

در حقوق ایران، شاید مسئله را به نوعی با «قاعده اقدام» مرتبط دانست. به این معنا که اگر کسی علیه خود اقدام به امری نماید ماخوذ به آن است و دیگران را نمی‌توان مسئول تلقی کرد.

در حقوق رم، طبق قاعده‌ای که به «پومپونیوس» یکی از حقوقدانان بزرگ رم منسوب است، همین که متضرر با تقصیر خود در ضرر شرکت کرده باشد دیگر نمی‌تواند از طرف دیگر مطالبه خسارت کند، حتی اگر تقصیرش یکی از اسباب ورود ضرر باشد.^(۱۶)

در حقوق قدیم انگلستان نیز قاعده همین بود و طبق قاعده «غفلت اشتراکی»^۱ متضرری که با ارتکاب تقصیر در تحقق ضرر شرکت داشته، نمی‌تواند مطالبه خسارت نماید؛^(۱۷) لیکن امروزه در نظام‌های مختلف حقوقی گرایش به حذف مسئولیت نیست، بلکه تمایل به تقسیم و تسهیم مسئولیت است، از جمله در حقوق ایران به نظر می‌رسد در صورتی که متصدی حمل و نقل و ارسال کننده کالا هر دو مرتکب تقصیر شده باشند، به جهت دخالت تقصیر آن دو در ورود خسارت، مسئولیت بین آنان به نسبت تقصیر تقسیم گردد؛^(۱۸) کما اینکه کنوانسیون CMR که کشور ایران در سال ۱۳۷۶ به آن ملحق شده است، قائل به تقسیم مسئولیت به طور نسبی با توجه به سهم عامل در ایجاد خسارت می‌باشد؛ زیرا بند ۵ ماده ۱۷ کنوانسیون چنین مقرر می‌دارد: «برابر مقررات این ماده، در مواردی که حمل کننده نسبت به بعضی از عوامل موجب

فقدان، خسارت، تأخیر مسئول نبوده باشد نسبت به عوامل دیگر فقط تا حدی مسئول است که عوامل یاد شده در فقدا، خسارت و تأخیر کالا سهیم بوده‌اند.»

در حقوق فرانسه نیز نظریه «تقصیر زیان دیده»^۱ از این نتیجه برخوردار بوده و هنگام رسیدگی به خسارت ناشی از نقض قرارداد، در صورتی که فعل زیان دیده از اسباب ورود زیان باشد، حکم به معافیت متعهد از پرداخت قسمتی از خسارت می‌شود.^(۱۹)

در حقوق انگلستان قاعده غفلت اشتراکی که خواننده را از پرداخت خسارت معاف می‌کرد توسط دادگاه‌ها با قاعده «آخرین فرصت واقعی»^۲ تعدیل گردید و نظر بر این شد که چنانچه در هنگام بروز حادثه خواننده می‌توانست از وقوع حادثه جلوگیری نماید ولی خواهان از این امکان برخوردار نبوده باشد، خواننده باید خسارت را به نحو کامل پرداخت نماید. ولی در سال ۱۹۴۵ با تصویب قانونی، قاعده «تسهیم خسارت»^۳ را پیش‌بینی کرد و مقرر کرد که دادگاه‌ها در صورت دخالت تقصیر زیان دیده در وقوع زیان، باید تا حدی که تقصیر زیان دیده در وقوع حادثه دخیل بوده، از میزان غرامت قابل وصول کسر نماید.^(۲۰)

گرایش به توزیع مسئولیت پرداخت خسارت در نقض سایر قراردادها نیز دیده می‌شود، همان‌طوری که مفسرین از مواد ۷۴، ۷۹ و ۸۰ کنوانسیون بیع بین المللی ۱۹۸۰ وین چنین استنباطی کرده‌اند.^(۲۱)

البته هنوز در بعضی از کشورها از جمله لبنان و مصر قاعده تسهیم مسئولیت در این مورد اعمال نمی‌شود و مسئولیت خسارت وارده به کالا بر حسب اینکه خسارات وارده در نتیجه تقصیر ارسال کننده یا متصدی حمل و نقل بوده باشد بر عهده آنان است و چنانچه خسارت وارده ناشی از تقصیر مشترک آنان باشد، مسئولیت جبران خسارت صرفاً بر عهده متصدی حمل و نقل خواهد بود.^(۲۲)

مبحث دوم: موارد تحدید و عدم جریان ضمانت اجرای قانونی

در بعضی موارد علیرغم تلف و یا ناقص شدن کالای مورد حمل، ضمانت اجرای قانونی به صورت محدود جاری شده و مسئولیت متصدی حمل و نقل در حدود قیود و شروطی محقق می‌شود و یا اینکه اصلاً متصدی حمل و نقل مسئول خسارات وارده نمی‌باشد که این موارد در ذیل مورد تحلیل قرار می‌گیرد:

1. Fau de la victim
2. The rule of last opportunity = Last clear chance doctrine
3. Apportionment of the loss

الف) موارد محدودیت جریان ضمانت اجرای قانونی

این محدودیت ممکن است ناشی از اراده طرفین و یا مقررات قانونی باشد. گاهی ارسال کننده و متصدی حمل و نقل میزان خسارتی را که در صورت عدم اجرای قرارداد و ایجاد خسارت باید پرداخت شود، از پیش تعیین می‌نمایند؛ مثلاً در قرارداد مقرر شود که برای هر روز تأخیر در تسلیم کالا یک میلیون ریال پرداخت خواهد شد و یا در صورت تلف کالا X ریال مبلغ پرداخت خواهد شد.

گفته شد، جز در مواردی که به دلیل خاص اجرای این توافقات با نظم عمومی و اخلاق حسنه منافات دارد، در اعتبار این گونه توافقات نباید تردید کرد.

لازم به ذکر است که طرفین در تعیین خسارت مقطوع از آزادی خاص برخوردار هستند و قانون‌گذار اراده طرفین قرارداد حمل و نقل را محدود نکرده و در قسمت اخیر مواد ۳۸۶ و ۳۸۷ ق.ت. تعیین خسارت به مبلغ بیشتر از ارزش کالا را تجویز نموده است.

بدیهی است وقتی که طرفین به مبلغ کمتری از خسارت واقعی توافق می‌نمایند محدودیت مسئولیت متصدی مصداق می‌نماید.

اگر چه در کنوانسیون CMR در خصوص میزان خسارت قابل مطالبه حداکثری تعیین گردیده^۱ و مطالبه بیش از آن مبلغ تحت شرایطی از جمله اینکه در راهنما ارزشی بیش از مبلغ مقرر در کنوانسیون پیش‌بینی شود، مقدور است ولی هیچ‌گونه ممنوعیتی در تعیین خسارت به مبلغ کمتر از میزان واقعی خسارت وجود ندارد و محدودیت کنوانسیون ناظر به حداکثر خسارت بوده و در مورد حداقل خسارت حکمی مقرر نکرده است و بنا به اصل حاکمیت اراده تعیین مبلغ مقطوع کمتر از خسارت واقعی امکان پذیر می‌باشد.

گاهی طرفین به تعیین خسارت مقطوع اقدام نمی‌نمایند، بلکه حداکثری برای مسئولیت متصدی در نظر می‌گیرند مثلاً مقرر می‌شود که مسئولیت متصدی تا X ریال مبلغ خواهد بود. در اینصورت مسئولیت متصدی حداکثر محدود به مبلغ تعیین شده خواهد بود اگر چه خسارت وارده بیش از حداکثر مزبور باشد.

از جمله مزایای تعیین خسارت مقطوع در این خصوص این است که زیان‌دیده را از اثبات میزان خسارت معاف می‌کند در حالی که در فرض اخیر میزان خسارت بین حداقل و حداکثر در نوسان است و متضرر باید برای دستیابی به خسارت، میزان ضرر وارده به مال‌التجاره را ثابت نماید. این شکل از محدودیت مسئولیت به محدودیت مسئولیت به معنی اخص معروف است.

۱. بند ۲ ماده ۲ پروتکل اصلاحی کنوانسیون CMR و ماده ۲۴ همان کنوانسیون.

محدودیت مسئولیت ممکن است ناشی از حکم قانون باشد، غالباً در چنین مواردی قانون‌گذار حداکثری را برای میزان خسارت مقرر می‌کند که اینک در ماده ۳۸۷ ق.ت در خصوص خسارت ناشی از تأخیر تسلیم یا نقص کالا یا خسارت بحری، حداکثر میزان خسارت قابل مطالبه، به میزان ارزش کل کالا است. به عبارت دیگر حداکثر مبلغ قابل مطالبه، مبلغی است که در صورت تلف شدن تمام کالا، قابل مطالبه می‌باشد. البته این حکم در حالتی است که طرفین خلاف آن را پیش‌بینی نکرده باشند.

در کنوانسیون CMR نیز به موجب بند ۲ ماده ۲ پروتکل اصلاحی مقرر گردیده که حداکثر میزان غرامت مورد حکم، ۳/۸۸ واحد محاسبه برای هر کیلوگرم از وزن ناخالص خواهد بود.

ب) موارد عدم جبران ضمانت اجرای قانونی

۱- شرط عدم مسئولیت

در خصوص اینکه آیا با شرط عدم مسئولیت در قرارداد حمل و نقل، متصدی از پرداخت خسارت، در صورت ورود خسارت به کالا یا تلف آن، معاف می‌شود یا خیر، اتفاق نظر وجود ندارد و این اختلاف نظر ناشی از عدم تصریح قانون‌گذار به ما نحن فیه است؛ زیرا قانون‌گذار در ذیل ماده ۳۸۶ صراحتاً محدودیت مسئولیت متصدی را پیش‌بینی کرده ولی از شرط عدم مسئولیت نامبرده سخنی به میان نیاورده است.

به نظر می‌رسد که شرط عدم مسئولیت در قرارداد حمل و نقل معتبر و نافذ نباشد زیرا ماهیت قرارداد حمل و نقل و پیچیدگی مسائل آن و نابرابری طرفین قرارداد حمل و نقل ایجاب می‌نماید که شخص ضعیف در مقابل طرف قوی یعنی متصدی حمل و نقل که هم از نظر اقتصادی و هم از نظر فنی در وضعیت خیلی بهتری قرار دارد، مورد حمایت قانون‌گذار باشد. اگر شرط عدم مسئولیت مورد پذیرش قرار بگیرد، متصدیان حمل و نقل با تحمیل این شرط به طرف ضعیف یعنی ارسال‌کنندگان، به راحتی از زیر بار مسئولیت در خواهند رفت.

به خاطر همین ملاحظات، قانون‌گذار نیز چنین شرطی را مورد قبول قرار نداده است؛ زیرا قانون‌گذار، در ماده ۳۸۶ ق.ت در مقام بیان موارد مسئولیت متصدی بوده و چنانچه نظر به اعتبار شرط عدم مسئولیت داشتند، مانند سایر موارد عدم مسئولیت مورد تصریح قرار می‌دادند و چون در مقام بیان از ذکر آن خودداری کرده‌اند، پس نظر به عدم اعتبار شرط عدم مسئولیت داشته‌اند.

به‌علاوه از وحدت ملاک بند ۸ ماده ۵۴ قانون دریایی ایران نیز می‌توان حکم به عدم اعتبار شرط عدم مسئولیت کرد؛ زیرا همان دلیلی که شرط عدم مسئولیت را در حمل و نقل دریایی توجیه می‌کند در حمل و نقل جاده‌ای نیز وجود دارد. در کنوانسیون CMR نیز در خصوص شرط عدم مسئولیت متصدی مطلقاً مطلبی ذکر نشده است.

۲- عیب ذاتی کالا

عیب کالا یکی دیگر از مواردی است که می‌تواند تلف، نقص و همچنین تأخیر تسلیم را در پی داشته باشد. عیوبی که چنین موجباتی را برای کالا فراهم می‌سازند در قانون تجارت بیان شده که می‌توان آن را به دو دسته، عیوب ذاتی و غیر ذاتی تفکیک نمود. در خصوص عیوب غیر ذاتی (عیوب عدل بندی) در قسمت تقصیر ارسال کننده بحث خواهد شد.

عیوب ذاتی کالا به زیادتی یا نقیصه‌ای اطلاق می‌شود که در وجود کالا (کلاً یا جزئاً) هنگام تحویل آن به متصدی موجود بوده است و تفاوتی از این جهت که این عیوب قابل مشاهده باشد یا خیر، نمی‌کند مثلاً ممکن است در داخل صندوق‌های میوه، مقداری از آنها فاسد شده باشد، که فساد جزئی آن با طی مسیر حمل به سایر محصولات نیز تسری یافته و باعث فساد بقیه نیز بشود، و یا مال‌التجاره، کالایی باشد که ظاهری سالم ولی حقیقتاً معیوب باشد مانند شیر خشکی که ظاهراً سالم به نظر می‌رسد لیکن هنگام آزمایش متوجه شوند که دارای نوعی قارچ می‌باشد که سلامتی مصرف کننده را به مخاطره می‌اندازد. در این گونه موارد متصدی باید ثابت کند که تلف یا نقص کالا مربوط به عیب ذاتی کالا بوده است تا از مسئولیت معاف شود، این حکم در مواد ۳۸۶ و ۳۸۷ ق.ت. بیان شده است.

بند ۲ ماده ۱۷ کنوانسیون CMR نیز عیب ذاتی کالا را در کنار سایر موارد معاف کننده پیش‌بینی نموده است.

همین‌طور در کنوانسیون مزبور، اثبات اینکه ورود خسارت یا فقدان کالا ناشی از عیب ذاتی کالا بوده است، با متصدی حمل و نقل می‌باشد.^۱

۳- دخالت مخاطرات ذاتی خاص

در کنوانسیون CMR^۱ مقرر گردیده است چنانچه در موارد خاص فقدان و خسارت ناشی از مخاطرات ذاتی خاص باشد متصدی حمل و نقل تحت شرایط مقرر در کنوانسیون^۲ مزبور از پرداخت غرامت معاف خواهد شد.

مواردی که در کنوانسیون، دخالت مخاطرات ذاتی خاص، متصدی را از مسئولیت معاف می‌نماید. عبارت‌اند از :

الف - استفاده از وسایل نقلیه رو باز بدون پوشش، در صورتی که با استفاده از چنین وسایلی به صراحت توافق شده و در بارنامه قید شده باشد.

ب - بسته‌بندی نبودن یا وجود بسته‌بندی ناقص در مورد کالاهایی که در صورت نداشتن بسته‌بندی یا داشتن بسته‌بندی ناقص به دلیل طبیعی که دارند متحمل ضایعات یا خسارات می‌شوند.

ج - کار تحویل و تحول، بارگیری، بار چینی یا تخلیه کالا به‌وسیله فرستنده یا گیرنده و یا شخصی که از طرف آنان به این کار گمارده شده، انجام شود.

د - طبیعت بعضی از کالاها که به‌ویژه تمام یا قسمتی از آنها را در معرض فقدان یا خسارت به خصوص به‌واسطه شکستگی، زنگ‌زدگی، پوسیدگی، خشکی، نشتی، نقصان معمولی، آفت یا بیدزدگی قرار می‌دهد.

هـ - کافی یا کامل نبودن علائم و شماره‌های روی بسته‌ها

و - حمل حیوانات زنده

وقتی که متصدی قصد دارد از معافیت مذکور در بند ۴ ماده ۱۷ استفاده نماید و ادعا می‌کند که خسارت ناشی از مخاطرات ذاتی خاص مذکور در بند ۴ ماده ۱۷ بوده است، کنوانسیون مزبور فرض صحت ادعای او را کرده است و چنانچه از اوضاع و احوال قضیه چنین برآید که خسارت می‌توانسته به یک یا چند مورد از مخاطرات ذاتی خاص موضوع بند ۴ ماده ۱۷ نسبت داده شود، در این حالت ادعای مدعی (متصدی) صحیح تلقی شده و بار اثبات اینکه ورود خسارت منتسب به یکی از مخاطرات ذاتی مزبور نبوده است، بر عهده مدعی دعوی خسارت

۱. بند ۴ ماده ۱۷ کنوانسیون CMR

۲. بند ۲ به بعد ماده ۱۷ همان کنوانسیون.

قرار داده شده است.^۱ البته این فرضیه یعنی فرض صحت ادعای متصدی در خصوص مورد الف از بند ۴ ماده ۱۷ اعمال نمی‌گردد.^۲

استفاده از موارد «د» و «و» بند ۴ ماده ۱۷ نیز منوط به رعایت شرایط مقرر در بند ۴ و بند ۵ ماده ۱۸ کنوانسیون می‌باشد.^۳

در قانون تجارت ایران موارد مذکور در بند ۴ ماده ۱۷ کنوانسیون به‌نحو مستقل پیش‌بینی نگردیده است، لیکن می‌توان گفت که موارد ب و ج از بند ۴ ماده ۱۷ از مصادیق تقصیر ارسال کننده مذکور در قانون تجارت ایران و مورد «د» از بند ۴ ماده ۱۷ کنوانسیون نیز با اندکی مسامحه مربوط به عیب ذاتی مقرر در قانون تجارت باشد.

۴ - دخالت فعل ثالث

دخالت شخص ثالث، در صورتی که واجد شرایط قوه قاهره باشد، در حکم قوه قاهره می‌باشد.^(۲۳) ثالث در قرارداد حمل و نقل به هر شخصی اطلاق می‌شود که طرف عقد واقع نشده و قائم مقام طرفین نیز نیست و این همان حکمی است که اصل نسبی بودن قراردادهای آنرا ایجاب می‌کند.^(۲۴) قانون‌گذار اعمال کسانی را که از طرف متصدی مأموریت حمل کالا را بر عهده می‌گیرند، منتسب به متصدی دانسته است. لذا این‌گونه اشخاص نیز (صرف‌نظر از نوع رابطه حقوقی مأمور و آمر) در قرارداد حمل و نقل بیگانه محسوب نمی‌شوند.^(۲۵) (ماده ۳۸۸ ق.ت) ماده ۳ کنوانسیون CMR^۴ نیز کارکنان و مأموریتی را که در طول حمل از خدمات آنها

۱. بند ۲ ماده ۱۸ همان کنوانسیون

۲. مورد الف از بند ۴ ماده ۱۷: رجوع شود به صفحه ۲۲ این نوشته

۳. بند ۴ و ۵ ماده ۱۸ کنوانسیون مزبور مقرر می‌دارد: بند ۴ «در صورتیکه که حمل کالا در وسیله نقلیه مخصوص که برای حفاظت کالا از اثرات گرما و سرما، تغییرات حرارت یا رطوبت هوا مجهز شده انجام گیرد حمل کننده نمی‌تواند از مزایای پیش‌بینی شده در جزء (د) بند ۴ ماده ۱۷ استفاده نماید مگر اینکه ثابت کند که تحت شرایط موجود تمام اقدامات لازم در مورد انتخاب، نگهداری و استفاده از چنین تجهیزاتی از طرف او رعایت شده و هر دستور خاص صادر شده به او انجام شده است» بند ۵ «حمل کننده نمی‌تواند از مزایای پیش‌بینی شده در جزو (و) بند ۴ ماده ۱۷ استفاده نماید مگر اینکه ثابت کند که تحت شرایط موجود تمام اقداماتی که به طور عادی بر عهده او بوده انجام شده و هر دستور خاص صادر شده به او رعایت شده است.»

۴. ماده ۳ کنوانسیون CMR مقرر می‌دارد: از لحاظ این کنوانسیون حمل کننده مسئول فعل یا ترک فعل نمایندگان، کارکنان یا هر شخص دیگری که در جریان حمل از خدمات آنها استفاده می‌کند، خواهد بود. مادامیکه این نمایندگان، کارکنان یا اشخاص دیگر در چهارچوب وظیفه شغلی خود عمل نموده باشند مثل آن است که فعل یا ترک فعل ناشی از عملکرد خود او باشد.

استفاده می‌شود، بعنوان نماینده متصدی دانسته و مسئولیت اعمال آنها را بر دوش متصدی نهاده است بنابراین کنوانسیون مزبور نیز همانند قانون تجارت، این افراد را ثالث تلقی نمی‌کند. نکته جالب توجه اینکه ماده ۳ کنوانسیون CMR تا زمانی که این مسئولیت را بر عهده متصدی قرار داده است که اشخاص مذکور در چهارچوب وظیفه شغلی خود عمل نموده باشد.

برای اینکه اعمال شخص ثالث در حکم قوه قهریه باشد بایستی عمل، غیر قابل پیش‌بینی بوده و هیچ متصدی مواظبی نیز نتواند از آن جلوگیری نماید؛ مثلاً به یغما رفتن مال‌التجاره توسط اوباش در منطقه‌ای خالی از سکنه، دزدیده شدن کالا در طول اجرای قرارداد که حالت شدید آن قطاع الطریق یا سرقت مسلحانه می‌باشد، نمونه‌های بارزی از فعل شخص ثالث به‌شمار می‌آیند.

اعمال مذکور، رابطه سببیت میان فعل متصدی و عدم اجرای قرارداد را منتفی می‌سازد و عدم اجرای قرارداد را بر عهده کسی می‌گذارد که از او به ثالث تعبیر شد. دخالت ثالث باید علت منحصر ورود ضرر محسوب گردد؛ لذا هرگاه متصدی خطا نموده و یا با وجود سارقان، توانایی خلاص کردن مال‌التجاره را از مخمصه داشته باشد؛ ولی در انجام این امر قصور نماید، او از مسئولیت مبری نخواهد بود.

فعل شخص ثالث به هیچ‌وجه نباید مستقیم یا غیر مستقیم منسوب به متصدی یا عوامل و کارکنان او بوده باشد؛ برای مثال در صورتیکه سرقت رفتن مال‌التجاره ناشی از تبانی بین متصدی یا کارکنان او با سارق باشد متصدی نه تنها مسئولیت مدنی دارد، بلکه از نظر کیفی نیز می‌تواند تحت تعقیب واقع شود.

۵ - خطای فرستنده کالا

قانون‌گذار فرستنده کالا را موظف می‌کند، اطلاعاتی را که برای اجرای صحیح و بهینه قرارداد حمل ضروری است در اختیار متصدی قرار دهد. عدم توجه به این تکالیف، مسئولیت ناشی از تلف، گم شدن، تأخیر در تسلیم و نقص را بر عهده او می‌نهد، به شرطی که متصدی ثابت نماید که خسارت وارده به مال‌التجاره ناشی از این موارد است. تکالیف مذکور در مواد ۳۷۹، ۳۸۰ و ۳۸۴ قانون تجارت ایران بیان گردیده است.

ارسال کننده، مطابق ماده ۳۷۹ ق.ت. مکلف است آدرس صحیح مرسل‌الیه، محل تسلیم مال‌التجاره، تعداد عدل و طرز عدل بندی، وزن و محتوی عدل‌ها، مدتی که مال باید در آن مدت تسلیم شود، راهی را که حمل باید از آن راه به‌عمل آید، همچنین قیمت اشیاء گرانبها را

به اطلاع متصدی برساند. دقیق و صحیح بودن هر کدام از موارد مزبور، نقش عمده‌ای در تحقق خواست طرفین قرارداد (رسیدن کالا به‌نحو سالم و به موقع به مقصد) ایفاء می‌نماید. کنوانسیون CMR نیز در ماده ۱۶ با شمردن مشخصاتی که هر بارنامه باید حائز آن باشد، فرستنده را مسئول جبران تمام هزینه‌ها، خسارات و صدماتی که در نتیجه نادرستی یا کافی نبودن مشخصات اعلام شده باشد، می‌داند. موارد مذکور در ماده ۶ کنوانسیون مذکور همان‌هایی هستند که در ماده ۳۷۹ قانون تجارت ایران ذکر شده است. مضافاً اینکه در بند ۱ به ارسال کننده تکلیف می‌کند در خصوص کالاهای خطرناک، شرحی که به طور معمول چنین کالاهایی را می‌شناساند را نیز قید نماید.

بندهای ۲ و ۴ ماده ۱۷ کنوانسیون مذکور نیز موارد عدم مسئولیت متصدی را که از تقصیر ارسال کننده ناشی می‌شود، برشمرده است منتهی اثبات اینکه این امر (ورود خسارت) ناشی از عوامل مذکور در آن بندها بوده است بر عهده متصدی است.^۱ و تا زمانی که خلاف ادعای متصدی ثابت نشود، فرض بر صحت ادعای او می‌باشد.

به این ترتیب ملاحظه می‌شود چنانچه ورود خسارت منتسب به تقصیر فرستنده بوده باشد نه تنها متصدی از مسئولیت برائت حاصل می‌نماید، بلکه کلیه خساراتی را که از تقصیر او (فرستنده) متوجه متصدی می‌گردد نیز باید جبران کند.^(۲۶) لازم به توضیح است هر گاه گیرنده کالا، دچار تقصیر شده، از این راه ضرری به کالا و متصدی وارد شود بدیهی است که مسئولیت جبران ضررهای وارده بر عهده او واقع می‌گردد.

۶ - خسارت ناشی از تعلیمات فرستنده یا گیرنده کالا باشد.

ارسال کننده و مرسل‌الیه می‌تواند در حدود اختیاراتی که قانوناً دارند تعلیماتی در خصوص نحوه اجرای قرارداد به متصدی بدهند، این دستورات می‌تواند در کلیه زمینه‌هایی باشد که در جریان حمل، ممکن است حادث شود، از آنجائی که متصدی نیز ملزم به اجرای آنهاست، چه بسا دستورات به سود ذینفع نبوده، برای کالا ایجاد خسارت نماید.

هرگاه اطاعت از دستورات صادره و اجرای آن، سبب شود که مال‌التجاره، دچار آسیب شده و صحیح و سالم و به موقع به مقصد نرسد متصدی مسئولیتی ندارد و تنها وظیفه‌ای که در معاف ساختن خود از مسئولیت دارد این است که ثابت کند خسارت وارده، در نتیجه دستورات ارسال کننده یا مرسل‌الیه بوده است. (ماده ۳۸۶ ق.ت)

۱. ماده ۱۸ کنوانسیون CMR

برای مثال هرگاه ارسال کننده در جهت کاهش هزینه‌ها، دستور دهد که مال‌التجاره سریع الفساد بدون استفاده از کانتینرهای یخچال‌دار حمل شود، متصدی تکلیفی در استفاده از کامیون‌های مجهز به دستگاه‌های خنک‌کننده ندارد و در صورت فساد کالا نیز چون مطابق دستور عمل نموده است از مسئولیت مبری است؛ مگر اینکه صاحب کالا ثابت کند فساد مال‌التجاره مربوط به امر دیگری بوده که رابطه‌ای با دستور او نداشته است. در بند ۲ ماده ۱۷ کنوانسیون CMR نیز متصدی مبری از مسئولیت ناشی از خسارتی دانسته شده است که در اثر اطاعت متصدی از دستورات ارسال کننده به کالا وارد گردیده است.

۷- قوه قاهره

قانون‌گذار بدون اینکه تعریفی از عبارت قوه قاهره به‌دست بدهد، آن را در قوانین متعددی مورد استفاده قرار داده و بعضاً نیز مصادیق آن را ذکر کرده و آن را از اسباب معافیت متعهد از مسئولیت دانسته است.^۱

بندهای ۲ و ۴ ماده ۱۳۱۲ قانون مدنی از قوه قاهره تحت عنوان «حادثه» و «حوادث غیر مترقبه» یاد می‌کند همچنین مواد ۲۲۷ و ۲۲۹ همین قانون «علت خارجی» و «حادثه‌ای که دفع آن خارج از حیطه اقتدار متعهد است» را به عنوان موارد معاف کننده متعهد ذکر می‌کند. در قانون تجارت و در مبحث راجع به قرارداد حمل و نقل همانند سایر مقررات، قانون‌گذار بدون اینکه خود را نیازمند تعریفی از قوه قاهره بداند، مواردی را در مواد ۳۸۶ و ۳۸۷ بیان می‌کند که حوادث مربوط به قوه قاهره نیز از آنها قابل استنباط است.

در قسمت اخیر بند ۲ ماده ۱۷ کنوانسیون CMR پس از بیان سایر عوامل معاف کننده متصدی، «وضع و احوال اجتناب ناپذیری که حمل کننده قادر به جلوگیری از آن نبوده» به عنوان قوه قاهره ذکر شده است.

علیرغم سکوت قانون‌گذار ایران و کنوانسیون CMR در تعریف قوه قاهره، حقوقدانان با لحاظ مصادیق و اوصاف مصرح در قانون، در صدد تعریف آن بر آمده‌اند. عده‌ای^(۲۷) به حادثه خارجی که قابل پیش‌بینی نبوده و قابل اجتناب نیز نباشد و اجرای قرارداد را غیر ممکن سازد قوه قاهره گفته‌اند و گروهی دیگر به مانع و حالت اجتناب ناپذیری که در اوضاع و احوال خاص پدیده

۱. ماده ۲۳۸ قانون آئین داری مدنی دادگاههای عمومی و انقلاب با عبارت «حوادث و بلایای غیر مترقبه» بند ۱ ماده ۱۴ قانون بیمه اجباری مسئولیت دارندگان وسایط نقلیه موتوری - مواد ۱۵ و ۱۳۱ قانون دریایی ایران - ماده ۳۰ قانون کار.

آمده و ناشی از رویدادهای خارجی است فورس ماژور اطلاق کرده‌اند و بیان داشته‌اند که این مانع موجب معافیت متعهد از مسئولیت می‌شود.^(۲۸) تعدادی نیز در تعریف قوه قاهره اظهار می‌دارند که حادثه‌ای است خارجی که نمی‌توان وقوع آن را پیش‌بینی نمود و در صورت وقوع، مقاومت در برابر آن ناممکن است.^(۲۹)

به نظر می‌رسد که مستفاد از مواد ۲۲۷ و ۲۲۹ ق.م این است که حادثه‌ای تحت قوه قاهره تلقی شده و موجب معافیت از مسئولیت متصدی می‌گردد که واجد سه وصف خارجی بودن، غیر قابل اجتناب بودن و غیر قابل پیش‌بینی بودن باشد. همچنین از مقررات مزبور به ویژه مقررات بند ۲ ماده ۱۷ کنوانسیون CMR بر می‌آید که منظور قانون‌گذار از قوه قاهره یا فورس‌ماژور معنی عام^۱ آن است که شامل عمل شخص ثالث نیز می‌شود و معنی خاص آن که صرفاً شامل حادثه ناشی از نیروهای طبیعی است، مراد قانون‌گذار نمی‌باشد.

اگر متصدی حمل بخواهد برای معاف شدن از مسئولیت به قوه قاهره استناد نماید، اینکه او ثابت کند عمل تقصیرآمیزی مرتکب نشده، کافی نیست بلکه باید ثابت کند که خسارت ناشی از حادثه خارجی بوده که غیر قابل پیش‌بینی و نیز غیر قابل اجتناب بوده است.^(۳۰)

نتیجه‌گیری

از مطالب پیش گفته نتایج ذیل به دست می‌آید:

۱ - مطابق قانون تجارت و کنوانسیون CMR متصدی بعد از انعقاد قرارداد حمل و نقل موظف به حمل کالا به مقصد معین است و در کنار این تعهد اصلی موظف است که طبق مفاد قرارداد و عرف و عادت تجاری و در تمام مدت قرارداد از مال‌التجاره مواظبت نماید و نیز کالا را در مدتی که مقرر شده است به مکان مقرر برساند و مال‌التجاره را به کسی که در قرارداد ذکر شده است تحویل دهد.

۲ - نقض هر کدام از تعهدات مزبور موجب مسئولیت متصدی است، قانون تجارت در مواد ۳۸۶ و ۳۸۷ و کنوانسیون CMR در ماده ۱۷ موارد مسئولیت متصدی را محدود به تلف، گم شدن، تأخیر در تسلیم، نقص و خسارت بحری نموده‌اند و در مورد اینکه آیا عدم حمل و عدم تحویل کالا توسط متصدی موجب مسئولیت وی می‌باشد یا خیر، سکوت اختیار کرده‌اند. گفته شد که

۱. قوه قاهره به معنی عام عبارتست از هر حادثه خارج از حیطه قدرت متعهد و غیر قابل پیش‌بینی و غیر قابل اجتناب که مانع اجرای تعهد باشد و در معنی خاص حادثه‌ایست بی‌نام (یعنی غیر منتسب به شخص معین و صرفاً ناشی از نیروهای طبیعی)، غیر قابل پیش‌بینی و غیر قابل اجتناب.^(۳۱)

قرارداد حمل و نقل نیز مانند هر قرارداد دیگر تابع اصول کلی حقوقی حاکم بر قرارداد می‌باشد از جمله طبق اصل لزوم وفای به عهد طرفین قرارداد موظف به پیروی از مفاد قرارداد می‌باشند و در قرارداد حمل و نقل که عمده‌ترین وظیفه متصدی حمل کالا و تحویل آن به شخص ذینفع است صرف عدم انجام این تعهد معین موجب مسئولیت متصدی خواهد بود.

۳ - آثار مسئولیت متصدی در مورد تلف، گم شدن، تأخیر در تسلیم، نقص کالا و خسارت بحری، پرداخت قیمت به‌عنوان خسارت می‌باشد. میزان خسارت تابع توافق طرفین است و در صورت فقدان چنین توافقی مستفاد از مقررات مزبور این است که در تعیین خسارت باید قیمت کالا لحاظ گردد ولی اینکه قیمت کدام زمان و مکان باید در نظر گرفته شود قانون تجارت ساکت است و قانون مدنی نیز معیار مشخصی را پیش‌بینی نکرده است؛ لیکن با توجه به الحاق ایران به کنوانسیون CMR می‌توان راه حل مقرر در آن را که معیار دقیقی است، اعمال کرد. مطابق بند ۱ و ۲ ماده ۲۳ کنوانسیون مزبور خسارت بر حسب نرخ بورس و در صورت عدم وجود نرخ بورس، براساس قیمت روز بازار و یا در صورت نبودن هیچ‌کدام، بنا به ارزش رایج و متداول کالایی از همان نوع و جنس که در محل و در زمان قبول کالا برای حمل جاری بوده محاسبه و پرداخت خواهد شد.

ولی مقررات قانون تجارت و کنوانسیون در مورد آثار مسئولیت متصدی در مورد عدم حمل و عدم تحویل کالا ساکت است که به‌نظر می‌رسد با توجه به اصل لزوم قرارداد و خصوصیت لازم بودن قرارداد حمل و نقل و اصل لزوم وفای به عهد ضمانت اجرای امتناع متصدی از حمل و تحویل کالا، الزام ممتنع به انجام تعهد خواهد بود.

۴ - در جایی که در قرارداد حمل و نقل برای متصدی حمل حق فسخ مقرر شده باشد و ایشان با تمسک به این حق و اعلام فسخ قرارداد، از حمل کالا امتناع نماید، امکان الزام او به انجام تعهد وجود نخواهد داشت. بدیهی است فسخ قرارداد، تکلیف متصدی را به تحویل کالا به شخص مقرر شده در قرارداد منتفی نمی‌سازد و لازمه فسخ نیز این است که کالا را یا در مبدأ به ارسال کننده یا در مقصد به مرسل‌الیه تحویل نماید.

همینطور در صورت شرط عدم مسئولیت، وجود عیب ذاتی در کالا، دخالت مخاطرات ذاتی خاص، دخالت فعل ثالث، خطای فرستنده کالا، خسارت ناشی از تعلیمات فرستنده یا گیرنده، کالا و دخالت قوه قاهره متصدی عهده‌دار پرداخت قیمت و یا خسارت نخواهد بود.

پی‌نوشت‌ها

۱. البارودی ، علی (۱۹۸۸) القانون التجاری ، الدارالجامعیه ، بیروت - لبنان ، چ اول ، ص ۱۴۵.
۲. واحدی ، جواد (۱۳۷۸) ترجمه قانون تعهدات سوئیس ، نشر میزان ، تهران ، چ اول ، ص ۴۵.
۳. امامی ، حسن (۱۳۶۶) حقوق مدنی ، کتابفروشی اسلامیه ، تهران ، چ چهارم ، ج ۲ ، ص عبه بعد.
- کاتوزیان ، ناصر (۱۳۷۱) حقوق مدنی- عقود معین ، شرکت انتشار، تهران ، چ چهارم ، ص ۲۴۳-۲۴۲.
۴. خلعتبری ، امیرارسلان (۱۳۲۵) حقوق تجارت ، کتابفروشی دهخدا ، تهران ، ص ۲۶۶.
۵. راستین ، منصور (۱۳۵۳) حقوق بازرگانی ، گنج دانش ، تهران ، چ سوم ، ص ۳۸۹-۳۸۸.
۶. عبادی ، محمد علی (۱۳۶۸) حقوق تجارت ، گنج دانش ، چ پنجم ، ص ۲۷۱.
۷. اعظمی زنگنه ، عبدالحمید (۱۳۵۱) حقوق بازرگانی ، دهخدا ، تهران ، چ دوم ، ص ۳۱۳.
۸. کاتبی ، حسینقلی (۱۳۵۴) حقوق تجارت ، گنج دانش ، تهران ، چ پنجم ، ص ۲۵۲.
۹. شهیدی ، مهدی (۱۳۷۵) برخورد مقررات قانون مدنی و تجارت در مورد قرارداد حمل و نقل ، مجموعه مقالات حقوقی ، نشر حقوقدان ، تهران ، چ اول ، ص ۱۹۹.
- اخلاقی ، بهروز (۱۳۷۱) بحثی پیرامون قراردادهای حمل و نقل از دیدگاه تجارت ، مجله کانون وکلا ، شماره ۷-۶ دوره جدید ، ص ۱۴۵.
۱۰. شهیدی ، مهدی ، پیشین ، ص ۲۰۰-۱۹۹.
۱۱. گرجی ، ابوالقاسم (۱۳۶۹) مقالات حقوقی ، نشر دانشگاه تهران ، تهران ، چ اول ، ج ۲ ، ص ۲۴۹.
- کاتوزیان ، ناصر (۱۳۶۲) مسئولیت مدنی - ضمان قهری ، کتابفروشی دهخدا ، تهران ، ص ۱۳۶۲ ، ص ۴۱۶.
۱۲. کاتوزیان ، ناصر (۱۳۷۴) دوره حقوق مدنی - اموال و مالکیت ، نشریلدا ، تهران ، چ اول ، ص ۴۳.

۱۳. ستوده تهرانی ، حسن (۱۳۷۴) **حقوق تجارت** ، نشر دادگستر ، تهران ، چ اول ، ج ۱ ، ص ۲۶.
- کاتوزیان ، ناصر (۱۳۶۹) **مقدمه علم حقوق** ، انتشارات اقبال ، تهران ، چ دوازدهم ، ص ۸۸.
۱۴. امامی ، حسن (۱۳۶) **حقوق مدنی** ، کتابفروشی اسلامیة ، تهران ، چ چهارم ، ج ۱ ، ص ۴۰۹.
۱۵. شهید ثانی (۶۵ هـ.ق) **الروضه البهیه فی شرح اللعنه الدمشقیه** ، مکتب الاعلام الاسلامی ، لبنان ، الجزء الثانی ، ص ۲۲۱ به بعد.
- امام خمینی (۱۳۶۸) **تحریر الوسیله** ، انتشارات علمیة اسلامیة ، تهران ، چ دوم ، مسیله ۲۵ ، ص ۳۲۱.
۱۶. قاسم زاده ، مرتضی (۱۳۸۲) **مبانی مسوئلیت مدنی** ، نشر دادگستر ، تهران ، ص ۳۷۳.
17. W.V.H. Roger, (2002), **Winfield & Jolowicz on Tort**, Sweet & Maxwell, London, Sixteenth Edition, P.246
۱۸. کاتوزیان ، ناصر ، **مسئولیت مدنی – ضمان قهری** ، ص ۳۰۰.
۱۹. صفایی ، سید حسین (۱۳۸۴) **حقوق بیع بین المللی با مطالعه تطبیقی** ، نشر دانشگاه تهران ، تهران ، چ اول ، ص ۳۶۴.
20. Harvay, Barbara & Janson ,Marston, (1999) , **Cases & Commentary on Tort** , Pitman Publishing , Great Britania ,Third Edition , P. 225.
- W.V.H.Rogers , **Op.cit** , P. 248.
- استون ، فردینانداف (۱۳۵۰) ، **نهادهای اساسی حقوق ایالات متحده** ، ترجمه سید حسین صفایی ، تهران ، چ اول ، ص ۲۰۸.
21. Honnold, John O,(1991) , **Uniform Law For International Sales Under The 1980 United nations convention**, Kluver, Second Edition, P.556.
- باره را گراف ، ژورژ و دیگران (۱۳۷۴) **تفسیری بر حقوق بیع بین المللی** ، ترجمه مهرباب داراب پور ، گنج دانش ، تهران ، چ اول ، ج ۳ ، ص ۱۵۴.
- صفایی ، سید حسین ، **پیشین** ، ص ۳۹۶.
۲۲. البارودی ، علی ، **پیشین** ، ص ۱۵۱.
۲۳. کاتوزیان ، ناصر (۱۳۶۳) **قواعد عمومی قراردادها** ، انتشارات بهنشر ، تهران ، چ اول ، ج ۴ ، ص ۲۱۲.
۲۴. شایگان ، علی (۱۳۷۵) **حقوق مدنی** ، انتشارات طه ، تهران ، چ اول ، ص ۹۵.

۲۵. لور راسا، میشل (۱۳۷۵) **مسئولیت مدنی**، ترجمه محمد اشتری، نشر حقوقدان، تهران، چ اول، ص ۸۱.
۲۶. اشمیتوف، کلایو ام (۱۳۷۸) **حقوق تجارت بین الملل**، ترجمه بهروز اخلاقی، نشر سازمان مطالعه، تهران، چ اول، ج ۲، ص ۹۸۰-۹۷۲.
۲۷. صفایی، سید حسین (۱۳۷۵) **مقالاتی درباره حقوق مدنی و تطبیقی**، نشر میزان، تهران، چ اول، ص ۴۲۳.
۲۸. جعفری لنگرودی، محمد جعفر (۱۳۶۳) **ترمینولوژی حقوق**، بنیاد راستاد، تهران، شماره ۴۳۸۴، ص ۵۵۳.
- موسی زاده، رضا (۱۳۷۷) **حقوق معاهدات بین المللی**، تهران، چ اول، ص ۲۰۶.
۲۹. غمامی، مجید (۱۳۷۶) **مسئولیت مدنی دولت نسبت به اعمال کارکنان خود**، نشر دادگستر، تهران، چ اول، ص ۱۰۶.
۳۰. کلایوام، اشمیتوف، پیشین، ص ۹۷۷.
۳۱. صفایی، سید حسین، پیشین، ص ۳۹۵.