

الزامات حمل‌کننده کالای خطرناک در مقررات ملی و بین‌المللی حاکم

بر حمل و نقل زمینی (جاده‌ای - ریلی) کالا

مقاله پژوهشی

سیده فرزانه یوسفی، دانشجوی دکتری، دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دانشگاه فردوسی مشهد، مشهد، ایران
سعید محسنی*، دانشیار، دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دانشگاه فردوسی مشهد، مشهد، ایران
سید محمد مهدی قبولی درافشان، دانشیار، دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دانشگاه فردوسی مشهد، مشهد، ایران
*پست الکترونیکی نویسنده مسئول: s-mohseni@um.ac.ir

دریافت: ۹۹/۰۲/۲۷ - پذیرش: ۹۹/۰۷/۲۵

صفحه ۱۹۴-۱۷۷

چکیده

حمل و نقل زمینی (جاده‌ای-ریلی) کالای خطرناک با وجود نقش مؤثری که در توسعه مبادلات تجاری و رفع نیازهای صنعتی دارد؛ دارای خطری بالقوه برای جان و مال انسان‌ها و سلامت محیط‌زیست است. از این رو در مقررات ملی و بین‌المللی به‌منظور پیشگیری از وقوع حادثه و به حداقل رساندن تأثیرات آن، الزامات ویژه‌ای برای اشخاص دخیل در حمل این نوع کالا پیش‌بینی شده است. الزامات مزبور اعم از تصریح یا عدم تصریح بدان در قرارداد، جزء مقررات امری است که بر قرارداد بار می‌شود و از آثار آن به شمار می‌آید. حمل‌کننده کالای خطرناک یکی از طرفین قرارداد حمل است که نقش مهمی در کنترل مخاطرات ناشی از حمل این نوع کالا در طول مسیر حمل دارد. از این رو پژوهش حاضر درصدد است به روش توصیفی-تحلیلی هر یک از وظایف ویژه حمل‌کننده کالای خطرناک و ویژگی آن‌ها را با توجه به قرارداد حمل و مقررات بین‌المللی حاکم بر حمل و نقل زمینی تبیین کرده و به بررسی تطبیقی با مقررات ایران بپردازد. نتایج این پژوهش حاکی از این است که حمل‌کننده آگاه به ماهیت خطرناک کالا، ملزم به رعایت حداکثر مراقبت از ایمنی فرایند حمل به‌منظور پیشگیری از خسارت و حفظ نفع عمومی است. وی مکلف است در انتخاب کارکنان مجرب و آموزش دیده، بارگیری، بارچینی و تخلیه مناسب کالا، استفاده از وسیله نقلیه مجهز و متناسب با ماهیت کالا و بازرسی شرایط ظاهری محموله نیز مراقبت حداکثری داشته باشد. البته در برخی مقررات حداکثر مراقبت برای استفاده از وسیله نقلیه سالم و مناسب کافی نبوده بلکه حمل‌کننده تنها با اثبات علت خارجی و غیرقابل اجتناب از مسئولیت معاف می‌شود.

واژه‌های کلیدی: کالای خطرناک، حمل و نقل جاده‌ای، حمل و نقل ریلی، حمل‌کننده، حداکثر مراقبت

۱- مقدمه

در صورتی که حادثه در نتیجه حمل کالای خطرناک رخ دهد، ابعاد خسارت گسترده‌تر و جبران آن دشوارتر می‌شود. آثار سوء حوادث ناشی از کالای خطرناک ممکن است بعد از مدت زمان طولانی بروز کرده یا به خارج از مرزهای یک کشور توسعه یابد (مانند مواد رادیواکتیو) و در عمل جبران بخشی از خسارت

حمل و نقل زمینی (جاده‌ای و ریلی)، در موقعیت جغرافیایی ایران، یکی از مهم‌ترین الزامات تجارت بین‌الملل است که نقش اساسی در حیات اقتصادی کشور دارد. این نوع حمل و نقل با وجود نقش مؤثری که در تأمین نیازهای تجاری دارد، دارای خطر بالقوه برای جان و مال انسان و سلامت محیط‌زیست است و

۲- شناسایی منشأ الزامات حمل‌کننده کالای خطرناک

شدت و وسعت خسارت ناشی از کالای خطرناک باعث شده که در سطح ملی و بین‌المللی ضوابطی ویژه برای کنترل حمل این نوع کالا وضع شود. یکی از این مقررات در زمینه حمل و نقل جاده‌ای، کنوانسیون قرارداد حمل و نقل بین‌المللی کالا از طریق جاده (از این به بعد، سی. ام. آر.)^۳ است. ایران نیز به‌منظور سامان‌دهی حمل و نقل بین‌المللی کالا از طریق جاده که مبدأ یا مقصد آن ایران است در سال ۱۳۷۶ بدان ملحق شد. ماده ۲۲ این کنوانسیون به مسئولیت فرستنده و حقوق حمل‌کننده کالای خطرناک اختصاص یافته است. موافقت‌نامه اروپایی در رابطه با حمل و نقل بین‌المللی کالای خطرناک از طریق جاده (از این به بعد، ای. دی. آر.)^۴ مصوب ۱۹۵۷ م. نیز به تفصیل، ضوابط ویژه‌ای را در مورد طبقه‌بندی کالای خطرناک، تعهدات اشخاص دخیل در حمل کالای خطرناک و نوع وسیله نقلیه و تجهیزات مورد نیاز برای حمل این نوع کالا پیش‌بینی کرده است. این موافقت‌نامه از اسناد مهم در زمینه حمل و نقل جاده‌ای کالای خطرناک است که هرچند سال به‌روزرسانی می‌شود و آخرین ویرایش آن مربوط به ۲۰۱۹ است. سی. ام. آر. به علت تفاوت تاریخ تصویب به ای. دی. آر. ارجاع نمی‌دهد؛ اما در عمل در فرم‌های رسمی اسناد حمل، درج نوع طبقه و شماره کالا و سایر ضوابط ای. دی. آر. خواسته می‌شود (Massent & Glass, 2017, fn. 2). همچنین با عنایت به بند ۲ ماده ۱۷ سی. ام. آر؛ که «تقصیر و بی‌مبالاتی مدعی» را از عوامل معافیت حمل‌کننده دانسته، می‌توان ضرورت رعایت ضوابط ای. دی. آر. و مسئولیت ناشی از عدم انجام آن را نتیجه گرفت. البته برخی (Quigley, 2006) بیان داشته‌اند که سی. ام. آر. در مورد حمل و نقلی که مشمول قوانین خاص است؛ مانند حمل و نقل کالای خطرناک که باید بر اساس مقررات ای. دی. آر. حمل شود، اجرا نمی‌شود. در تعدیل این نظر باید گفت که ای. دی. آر. صرفاً حاوی الزامات فنی ویژه‌ای برای هریک از اشخاص دخیل در حمل است و در نتیجه تکمیل‌کننده مقررات سی. ام. آر. بوده و در موارد سکوت، مقررات سی. ام. آر. در خصوص کالا به مفهوم عام قابل اجرا است. ضمناً گفتنی است که موجب ماده ۴۱ کنوانسیون

غیرممکن شود. به همین علت شیوه‌های حقوقی پیشگیرانه از حوادث ناشی از حمل این نوع کالا بیش از روش‌های جبران آن اهمیت دارد. امروزه مسئولیت مدنی و مقررات ایمنی دو سازوکار حقوقی برای کنترل مخاطرات ناشی از فعالیت‌های خطرناک هستند که از نظر ماهیت و نحوه اجرا متفاوت‌اند (بادینی و عباسی، ۱۳۹۴). مقررات ایمنی که یکی از منابع اصلی شناسایی الزامات حمل‌کننده کالای خطرناک است به دنبال حداکثر رفاه اجتماعی و سطح مطلوب کیفیت و ایمنی فعالیت‌های اشخاص است (cf. Oguş, 2007). پایبندی به این الزامات می‌تواند به‌طور مستقیم از رخداد حادثه پیشگیری کند؛ به‌نحوی که نوبت به مداخله نظام مسئولیت مدنی برای جبران خسارت نرسد.

مجریان اصلی الزامات ایمنی و نظارتی حاکم بر حمل و نقل ملی و بین‌المللی کالای خطرناک، فرستنده و حمل‌کننده کالا هستند که طرفین قرارداد حمل بوده و شروع فرایند حمل به اراده آن‌ها است. در طی فرایند حمل غالباً افراط یا تفریط حمل‌کننده یا کارکنانش موجب خسارت می‌شود (السان، ۱۳۸۷). حمل‌کننده مجری حمل کالا بوده و محموله خطرناک در طول مسیر حمل در اختیار اوست؛ بنابراین دارای نقش اساسی در کنترل فرایند حمل و پیشگیری از خسارت است.

جستار حاضر به علت جایگاه ویژه حمل‌کننده در حفظ سلامت فرایند حمل کالای خطرناک درصدد است دریابد که منشأ تعهدات و الزامات ویژه حمل‌کننده کالای خطرناک چیست؟ حمل‌کننده ملزم به رعایت چه الزاماتی است؟ دقت در انجام این الزامات تا چه سطحی در حمل کالای خطرناک مطلوب است؟ هرکدام از این الزامات دارای چه خصوصیات ویژه‌ای است؟ پاسخ به این سؤال‌ها و تبیین کم و کیف تعهدات حمل‌کننده کالای خطرناک و ارزیابی جنبه‌های مبهم آن، از یکسو اجرای دقیق الزامات و تعهدات حمل‌کننده را فراهم کرده و از سوی دیگر از آنجاکه ممکن است نقض وظایف، یکی از ارکان مسئولیت مدنی باشد، شناسایی شخص مسئول را نیز تسهیل می‌کند.^۵ برای پاسخ به این سؤال‌ها شایسته است ابتدا منشأ الزامات حمل‌کننده کالای خطرناک شناسایی شده (۱) و سپس الزامات این حمل‌کننده و خصوصیات ویژه آن بررسی و تبیین شود (۲).

است.^۸ در آیین‌نامه مذکور ضوابط فنی در مورد شیوه بارگیری، نوع وسیله نقلیه و تجهیزات آن و مقررات مربوط به راننده و خدمه خودروی حامل مواد خطرناک پیش‌بینی شده است. در زمینه حمل و نقل ریلی، مجموعه‌ای مشتمل بر ضوابط و دستورالعمل‌های فنی و ایمنی در مورد حمل و نقل ریلی کالا از جمله کالای خطرناک با عنوان «مقررات عمومی سیر و حرکت راه‌آهن» توسط شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران تهیه شده است. «آیین‌نامه اجرایی حدود مسئولیت شرکت‌های حمل و نقل ریلی در مقابل صاحبان کالا و مسافران و نحوه ایفای آن» (از این به بعد جهت رعایت اختصار از عنوان «آیین‌نامه حدود مسئولیت شرکت‌های حمل و نقل ریلی» استفاده می‌شود) نیز در سال ۱۳۹۲ مقرراتی در مورد وظایف و مسئولیت شرکت‌های حمل و نقل ریلی^۹ تدوین کرده است. بنابراین آنچه گفته شد در مقررات ملی و بین‌المللی تلاش‌هایی برای تبیین ابعاد حقوقی حمل کالای خطرناک و شناسایی تعهدات فعالان حوزه حمل و نقل صورت گرفته است. این تعهدات به علت امره بودن مقررات عام و ارتباط مقررات ویژه کالای خطرناک با نظم عمومی بر طرفین قرارداد حمل تحمیل شده و هنگام تفسیر قرارداد مفروض در نظر گرفته می‌شود. صرف‌نظر از تعهدات قانونی، مفاد قرارداد نیز در تعیین الزامات حمل‌کننده کالای خطرناک نقش تعیین‌کننده دارند؛ زیرا از یک‌سو خلأهای مقررات را پر می‌کند و از سوی دیگر می‌تواند ابزاری برای زیان‌دیده جهت استفاده از نظام مسئولیت قراردادی باشد. الزامات قراردادی حمل‌کننده می‌تواند ریشه در شروط صریح یا ضمنی قرارداد حمل کالای خطرناک داشته باشد. در دلالت مطابقی شروط صریح قرارداد حمل بر الزامات حاکم بر حمل تردیدی نیست اما برای استنباط شروط ضمنی قرارداد حمل بایستی لوازم عقلی، عرفی و یا قانونی عقد که لازمه مفاد توافق و طبیعت عقد است را در نظر گرفت (رک. کاتوزیان، ۱۳۸۷). استنباط این لوازم از قرارداد حمل رابطه تنگاتنگ با ماهیت بالقوه خطرناک موضوع قرارداد حمل دارد. بدین توضیح که استنباط عرفی و عقلی این است که مقصود از انعقاد قرارداد ویژه حمل کالای خطرناک صرفاً تأمین منفعت شخصی نیست بلکه ابعاد گسترده خسارت ناشی از کالای خطرناک یک نوع مسئولیت اجتماعی بر طرفین بار می‌کند و آن‌ها را وا می‌دارد که مأخوذ به تأمین بیشترین منفعت عمومی^{۱۰} نیز باشند. به همین علت از

سی. ام. آر. «هر شرط در قرارداد که به‌طور مستقیم یا غیرمستقیم موجب عدول از مقررات این کنوانسیون شود باطل است». در زمینه حمل و نقل ریلی می‌توان به ضمیمه «ب» کنوانسیون کوتیف ۱۹۹۹^۹ با عنوان «حمل و نقل بین‌المللی کالا از طریق راه‌آهن» (از این به بعد سی. آی. ام.)^۶ اشاره کرد. جزء h بند ۱ ماده ۷ و ماده ۹ این مقررات، اجرای موارد مندرج در مقررات آی. آر. دی. را الزامی می‌داند؛ بنابراین صراحتاً تفصیل ضوابط مربوط به حمل و نقل بین‌المللی کالای خطرناک از طریق راه‌آهن به آی. آر. دی. ارجاع داده شده است. البته در موارد سکوت آی. آر. دی. مقررات عام سی. آی. ام. قابل اجرا است. مقررات آی. آر. دی. ضمیمه C کنوانسیون کوتیف ۱۹۹۹ با عنوان «مقررات مربوط به حمل و نقل بین‌المللی کالای خطرناک با راه‌آهن» (از این به بعد آی. آر. دی.)^۷ است که آخرین ویرایش آن در ۱ ژانویه ۲۰۱۹ لازم‌الاجرا شده است. به موجب ماده ۱۰ کنوانسیون کوتیف نیز امکان عدول از قواعد یکنواخت سی. آی. ام. وجود ندارد. در زمینه حمل و نقل داخلی، مواد ۳۷۷ تا ۳۹۴ قانون تجارت به تنسيق روابط حقوقی با موضوع حمل و نقل اشیاء پرداخته، لیکن دارای مقررات ویژه حمل کالای خطرناک نیست و تنها می‌توان از اطلاق مواد یادشده برای استنباط وظایف حمل‌کننده کالای خطرناک استفاده کرد. درخصوص اطلاق مقررات یادشده باید گفت، تکالیف مذکور در قانون تجارت ناظر به همه انواع مال‌التجاره است و حمل‌کننده ملزم به رعایت آن است. این تکالیف درخصوص حمل کالای خطرناک، حداقل تکالیف است. بنابراین چنانچه ادعا شود که این مقررات ناظر به کالاهای معمول است، رعایت این الزامات در مورد حمل کالای خطرناک به طریق اولی لازم است. به علاوه در زمینه حمل و نقل زمینی کالای خطرناک آیین‌نامه‌های اجرایی تدوین شده است که قواعد حاکم بر حمل و نقل داخلی از طریق جاده و راه‌آهن تا جایی که موضوع این آیین‌نامه‌های خاص نباشد، مشمول قانون تجارت است. البته باید توجه داشت که آیین‌نامه که از لوازم اجرایی قوانین عادی است و سازمان‌های قانونی را با واقعیات اجتماعی تطبیق می‌دهد، تابع و محدود به قوانین است (کاتوزیان، ۱۳۹۰). آیین‌نامه‌ای که گام مثبتی در زمینه سامان بخشیدن به روابط حقوقی حمل و نقل کالای خطرناک از طریق جاده برداشته، آیین‌نامه اجرایی حمل و نقل جاده‌ای مواد خطرناک مصوب ۱۳۸۰

شخص معقول و آگاه به ماهیت خطرناک کالا انتظار می‌رود که اعمالی بر ایمنی فرایند حمل می‌افزاید انجام دهد؛ حتی اگر الزام قانونی وجود نداشته یا در متن قرارداد درج نشود. سپردن محموله به شرکت‌های حمل و نقل آشنا به حمل این نوع کالا یا تصریح به تعهدات فرعی مانند فراهم کردن مجوزهای ویژه برای حمل آن یا بیمه کردن فرایند حمل که در عمل رایج است نیز گواه وجود این ضرورت عقلی و عرفی است. گفتنی است تعهدات ضمنی ناشی از عرف که با منافع عمومی و مقتضیات امور جاری مرتبط است باید با توجه به نظم عمومی تفسیر شود و شرط خلاف آن بی‌اعتبار باشد (خدمتگزار، ۱۳۸۹، ص ۱۳۲). ضمن این‌که توافق خصوصی نمی‌تواند حق مکتسبی که به نفع ثالث ایجاد شده را نقض کند و تنها در رابطه طرفین قرارداد نافذ است. بنابراین شروطی که اقدامات تأمین‌کننده ایمنی فرایند حمل را از عهده حمل‌کننده برمی‌دارد، وی را از تعهد به تأمین سلامت محیط‌زیست یا حفظ جان و مال اشخاص ثالث بری نمی‌کند. به علاوه مقررات امری مندرج در قوانین نیز جزء مفاد قرارداد است. زیرا همین اندازه که زمینه حکم قانون توسط قرارداد فراهم آید، از نظر حقوقی الزامات قانونی یادشده جزء آثار قرارداد بوده و منسوب به آن به شمار می‌آید (رک. کاتوزیان، ۱۳۷۴).

۳- شناسایی الزامات حمل‌کننده کالای خطرناک

با شناسایی منشأ الزامات ویژه حمل‌کننده کالای خطرناک، شایسته است نقش مقررات و قرارداد حمل کالای خطرناک در شناسایی هر یک این الزامات اعم از تعهد به رعایت حداکثر مراقبت (۱-۳)، انتخاب وسیله نقلیه مناسب (۲-۳)، بازرسی کالا (۳-۳) و تضمین عملکرد کارکنان و خدمه (۳-۴) و در نهایت بارگیری، بارچینی و تخلیه کالا (۳-۵) ارزیابی شده و کم و کیف اجرای این الزامات و مسائل مبهم آن بررسی شود.

۳-۱- تعهد به رعایت حداکثر مراقبت

حمل‌کننده به موجب تعهد ضمنی قراردادی موظف به کنترل کالا و جلوگیری از خسارت یا کاهش آن است (Clarke, 2014, 900). ماهیت بالقوه خطرناک محموله خطرناک نیز اقتضا می‌کند که این تعهد قراردادی با رعایت سطحی از مراقبت انجام شود که

پیشگیری از خسارت و کسب بیشترین منفعت فردی و اجتماعی تأمین شود. بدیهی است که هر چه میزان مراقبت افزایش یابد، خطر وقوع حادثه کاهش می‌یابد. بنابراین برای تضمین سلامت فرایند حمل، بایستی حداکثر تلاش و مراقبت ممکن به کار گرفته شود تا حدی که بیش از این میزان مراقبت، تأثیری بر کاهش خطر نداشته باشد و بدین طریق بیشترین منفعت شخصی و اجتماعی، به اقتضاء کاهش خطر حادثه و هزینه‌های ناشی از آن، تأمین شود. برای سنجش این سطح از مراقبت، بایستی وضعیت یک حمل‌کننده حرفه‌ای شایسته^{۱۱} در وضعیت حادثه سنجیده شود (Clarke, 2014). همچنین میزان اطلاعات حمل‌کننده در مورد ماهیت و اوصاف محموله در سنجش و ارزیابی انجام حداکثر مراقبت اهمیت دارد؛ هرچه اطلاعات حمل‌کننده بیشتر باشد وظیفه وی سنگین‌تر خواهد بود. از این رو حمل‌کننده آگاه به ماهیت محموله خطرناک بایستی مانند یک حمل‌کننده حرفه‌ای و مجرب که آموزش‌های لازم را در مورد کالای خطرناک فراگرفته است، عمل کند زیرا رفتار وی با یک حمل‌کننده عادی سنجیده نخواهد شد. گفتنی است از آنجا که هدف وظیفه حداکثر مراقبت حفظ منافع عمومی بوده و باعث ارتقای ایمنی فرایند حمل می‌شود، درج شرط برای حمل‌کننده مبنی بر عدم انجام این وظیفه بی‌اعتبار است. مقررات مربوط به حمل کالا در مفهوم عام نیز با پیش‌بینی عوامل معافیت از مسئولیت که با انجام وظیفه مراقبت ممکن می‌شود به طور ضمنی متعرض وظیفه حمل‌کننده به مراقبت از کالا در مفهوم عام شده‌اند که کالای خطرناک داخل در اطلاق یا عموم این مواد است. طبق بند ۲ ماده ۱۷ «اوضاع و احوال اجتناب‌ناپذیر که حمل‌کننده قادر به جلوگیری از آن نبوده» یکی از عوامل معافیت از مسئولیت است. قاضی موس‌تیل^{۱۲} در دعوی سیلبر علیه ایسلندر^{۱۳} عبارت غیرقابل‌اجتناب را «غیرقابل‌اجتناب حتی با حداکثر مراقبت»^{۱۴} تفسیر کرده است (Clarke, 2014). بدین معنی مراقبت متعارف از کالا کافی نیست بلکه بایستی اقداماتی بیش از مراقبت متعارف انجام گیرد، اگرچه این به معنای لزوم انجام کلیه اقدامات احتیاطی ممکن نیست (Baughen, 2009, p. 194; Czerwenka, 2016). وظیفه حداکثر مراقبت از کالا از سایر مقررات عام سی.ام. آر. نیز قابل‌برداشت است. بدین توضیح که طبق بند ۴ ماده ۱۸ سی.ام. آر. حمل‌کننده زمانی حق استفاده از معافیت‌های جزء «د» بند ۴ ماده ۱۷ در مورد

کالاهای حساس را دارد که تمام اقدامات لازم در مورد انتخاب، نگهداری و استفاده از تجهیزات ویژه را انجام داده و دستورهای خاص را رعایت کرده باشد؛ بنابراین انجام تمام اقدامات لازم و به تعبیری دیگر رعایت حداکثر مراقبت لازمه انجام صحیح حمل است.

بند ۲ ماده ۲۳ سی. آی. ام. نیز «شرایط و آثار غیرقابل اجتناب»^{۱۵} را یکی از عوامل معافیت حمل‌کننده دانسته است. از این عبارت، تفسیری مشابه آنچه در مورد سی. آی. آر. گفته شد، ارائه شده است؛ بدین توضیح که حمل‌کننده بایستی ثابت کند که شرایط حادثه، غیرقابل اجتناب حتی با حداکثر مراقب بوده، مراقبتی که مطلق نبوده اما بیشتر از مراقبت‌های متعارف است (Clarke & Yates, 2014).

ماده ۱-۴-۱ ای. دی. آر. و آی. آر. دی. اشخاص دخیل در حمل کالاهای خطرناک را موظف کرده که در صورت ایجاد خطر فوری و تهدیدکننده ایمنی عمومی، سریعاً نهادهای مربوطه را در جریان گذاشته و اطلاعات لازم را در اختیارشان قرار دهند. همچنین بر اساس ماهیت و میزان خطرات قابل پیش‌بینی، اقدامات مقتضی را به منظور جلوگیری از ایجاد خسارت و به حداقل رساندن تأثیرات آن انجام دهند. به‌عنوان مثال، حمل‌کننده طبق ماده ۱-۴-۲-۲-۴ این دو مقررات مکلف است که در صورت مشاهده نقص ایمنی در طول سفر هرچه سریع‌تر محموله را متوقف کند. همچنین طبق ماده ۱-۳-۱ آی. آر. دی. اشخاص درگیر در حمل نمی‌توانند مسئولیت مشاغل را بر عهده گیرند که هنوز آموزش لازم را به درستی و کامل طی نکرده‌اند. لزوم طی کردن دوره‌های آموزشی قبل از حمل و عملکرد سریع و مناسب در طول حمل از مصادیق مراقبت حداکثری از کالای خطرناک است. در واقع مقررات ای. دی. آر. و آی. آر. دی. شامل الزامات فنی سختگیرانه‌ای در خصوص حمل کالای خطرناک است که جز با مراقبت حداکثری انجام نمی‌شود.

در حقوق ایران آیین‌نامه اجرایی حمل و نقل جاده‌ای مواد خطرناک به طور صریح اشاره‌ای به وظیفه حمل‌کننده به مراقبت حداکثری نکرده است. با این حال، طبق ماده ۳۸۸ قانون تجارت «متصدی حمل در برابر حوادث و تقصیراتی که در مدت حمل و نقل واقع شده اعم از این‌که خود مباشرت به حمل و نقل کرده و یا حمل‌ونقل‌کننده دیگری را مأمور کرده باشد» مسئول است. این

ماده به‌طور ضمنی متصدی حمل را مسئول سالم رساندن کالا به مقصد می‌داند زیرا لازمه سالم رسیدن کالا به مقصد، مراقبت از کالا و عمل به الزامات مربوط به حمل هر نوع کالا است. ماده ۳۸۶ قانون تجارت در مقام بیان عوامل معافیت از مسئولیت به حوادثی اشاره کرده است که «...هیچ متصدی مواظبی نمی‌توانست از آن جلوگیری نماید...». این ماده تکلیف مراقبت متعارف را برای حمل‌کننده پیش‌بینی کرده که همان‌گونه که پیش‌تر بیان شد، تکلیفی خفیف‌تر از حداکثر مراقبت است^{۱۶}. حمل و نقل کالای خطرناک داخل در اطلاق و عموم مقررات قانون تجارت است؛ با این همه با توجه به ماهیت خاص کالای خطرناک و خسارت گسترده ناشی از آن، شایسته است قانون‌گذار به طور صریح حمل‌کننده داخلی کالای خطرناک از طریق جاده را مکلف به رعایت مراقبت حداکثری کند. ماده ۲۱ آیین‌نامه حدود مسئولیت شرکت حمل و نقل ریلی در صورتی شرکت را از مسئولیت معاف می‌داند که «کلیه تدابیر و احتیاط‌های معقولانه و لازم برای حمل کالا» را اثبات نماید. این ماده که برای کالا در مفهوم عام وضع شده، اشاره به «احتیاط معقول» می‌کند. این در حالی است که ماده ۲-۳۹ مقررات سیر و حرکت در مورد حمل و نقل کالای خطرناک مقرر کرده است که «... راه‌آهن احتیاط کامل را نسبت به حمل و نقل آن‌ها مراعات می‌نماید...». به نظر می‌آید احتیاط کامل مذکور در این ماده فراتر از احتیاط معقول و متعارف بوده و اشاره به تعهد به حداکثر مراقبت دارد؛ بنابراین مقررات مربوط به راه‌آهن، حداقل در مورد حمل کالای خطرناک به حداکثر مراقبت نظر داشته است. باید متذکر شد که دایره شمول وظیفه «حداکثر مراقبت از کالا» وسیع بوده به‌طوری‌که سایر وظایف حمل‌کننده با استناد به این وظیفه قابل توجیه است. با این توضیح، نقص در انجام سایر وظایف حمل‌کننده کالای خطرناک از جمله عدم بررسی کالا، عدم دقت در انتخاب وسیله نقلیه و واگن حمل و عدم انتخاب کارکنان شایسته و بارگیری نامناسب کالا و حتی عدم اطلاع به نهادهای مربوطه بعد از وقوع حادثه یا قصور در دادن اطلاعات مربوط به نوع کالا به این نهادها، به معنای عدم انجام حداکثر مراقبت از کالا است. کالای خطرناک که دارای خطر بالقوه بالایی است و منافع اجتماعی را تهدید می‌کند، دارای استانداردهای مراقبت بالاتری است که مقررات فنی پیش‌بینی‌شده در ای. دی. آر. و آی. آر. دی. در زمینه حمل و نقل

ببیند؛ پارگی لاستیک و خسارت ناشی از آن به دلایل خارجی مانند وجود وسایل تیز در جاده از این قبیل است. با پذیرش این تفسیر حمل‌کننده در خصوص عملکرد صحیح وسیله نقلیه و مناسب بودن آن با ماهیت خطرناک کالا دارای وظیفه‌ای فراتر از حداکثر مراقبت است.

گفتنی است که سختگیری مذکور در بند ۳ ماده ۱۷ در ارتباط با معیوب بودن وسیله نقلیه، ناظر به موجبات معافیت مذکور در بند ۲ ماده ۱۷ است و از موارد مذکور در بند ۴ ماده ۱۸ به ویژه کالاهای حساس منصرف است؛ زیرا در غیر این صورت پیش‌بینی بند ۴ ماده ۱۸ بی‌فایده می‌شود (Loewe, 1976 Clarke & Yates, 2014)؛ در واقع بند ۴ ماده ۱۸ در خصوص تجهیزات خاص برای کالای حساس مبتنی بر وظیفه حداکثر مراقبت است^{۱۷} در حالی که بند ۳ ماده ۱۷ در مورد عیب وسیله نقلیه مسئولیتی فراتر از آن را مقرر کرده است. این نتیجه آثار متفاوتی بر کالای خطرناک نیز بار می‌کند؛ زیرا در برخی آراء (Lyon 7.10.76, Clarke, 2014, fn 230, 1979 ULR I 289 cited by Clarke, کالای قابل اشتعال، کالای حساس در نظر گرفته شده است. کالای قابل اشتعال نوعی کالای خطرناک بوده و جزء طبقه ۳ (مایعات قابل اشتعال) و طبقه ۴ (جامدات قابل اشتعال) ای. دی. آر. و آی. آر. دی. است. در صورتی که این نظر به سایر کالاهای خطرناک تعمیم داده شود و کالای خطرناک یک نوع کالای حساس تلقی گردد، وسیله نقلیه حامل کالای خطرناک در صورتی که دارای تجهیزات ویژه این نوع کالا نباشد، مشمول بند ۴ ماده ۱۸ بوده و مسئولیت سنگین بند ۳ ماده ۱۷ بر آن بار نمی‌شود؛ اما حمل‌کننده در مورد عیب وسیله نقلیه حامل کالای خطرناک همچنان بر اساس بند ۳ ماده ۱۷ مسئول است مگر علت واقعی خارجی و غیرقابل اجتناب را اثبات کند.

البته باید متذکر شد که مستنبط از ماده ۲۲ سی. ام. آر. مسئولیت حمل‌کننده در مورد نامناسب بودن وسیله نقلیه با نیاز خاص کالا مشروط به این است که حمل‌کننده از ماهیت خطرناک کالا آگاه شده یا می‌بایست آگاه باشد؛ بنابراین متناسب نبودن وسیله نقلیه با کالای خاص و عدم تجهیز آن در نتیجه عدم آگاهی حمل‌کننده از نوع کالا، نقض قرارداد محسوب نشده و حمل‌کننده مسئول نیست. اگر فرستنده دستورالعمل خاصی برای انتخاب وسیله نقلیه در اختیار حمل‌کننده قرار دهد که ایمنی کالا را

بین‌المللی و آیین‌نامه اجرایی حمل و نقل جاده‌ای مواد خطرناک و آیین‌نامه حدود مسئولیت شرکت حمل و نقل ریلی در خصوص حمل و نقل ملی این استانداردها را توصیف کرده‌اند.

۳-۲- انتخاب وسیله نقلیه مناسب

حمل‌کننده یا کارکنان وی در طول مسیر حمل، وسیله نقلیه را در اختیار دارند؛ بنابراین برای راندگی ایمن بایستی از عملکرد صحیح وسیله نقلیه و بدون عیب بودن آن اطمینان حاصل کنند؛ حتی به گفته برخی (ایزانلو و صمدی، ۱۳۹۲، ص ۳۹۸) این امر از وظایف تخصصی است که صرف نقص در سلامت وسیله نقلیه، یک نوع نقض تعهد به شمار می‌آید. البته مناسب بودن وسیله نقلیه حامل کالای خطرناک تنها به معنای وضعیت سالم و بدون عیب وسیله نقلیه نیست بلکه مجهز بودن وسیله نقلیه به تجهیزات لازم برای حمل نوع خاص کالا نیز لازمه انتخاب وسیله نقلیه مناسب است که انجام این وظیفه در گرو مطلع بودن حمل‌کننده از ماهیت کالا است. تجهیز وسیله نقلیه به منظور پیشگیری از خسارت ناشی از نوع خاص کالا است بنابراین رعایت حداکثر مراقبت ممکن جزء تعهد ضمنی حمل‌کننده است که طرف قرارداد از وی انتظار دارد.

بند ۳ ماده ۱۷ سی. ام. آر. در مورد حمل کالا در مفهوم عام نیز مقرر کرده که «حمل‌کننده به دلیل وضعیت معیوب وسیله نقلیه‌ای که از آن برای کار حمل استفاده می‌کند... از مسئولیت مبرا نخواهد بود». به نظر می‌رسد پیش‌بینی بند ۳ ماده ۱۷ راجع به عیب وسیله نقلیه بلافاصله بعد از بند ۲ ماده ۱۷ که شرایط غیرقابل اجتناب را عامل معافیت دانسته، یک استثنا بر استثناء است و دلالت بر مسئولیت سنگین حمل‌کننده در مورد خسارت ناشی از عیوب وسیله نقلیه دارد (Clarke, 2014). در زمان تصویب کنوانسیون نیز برخی کشورها از جمله آلمان معتقد بودند که شرایط غیرقابل اجتناب در بند ۲ ماده ۱۷ شامل عیب وسیله نقلیه نمی‌شود (Czerwenka, 2016)؛ بنابراین حمل‌کننده در مورد وضعیت معیوب وسیله نقلیه، با اثبات شرایطی که حتی با حداکثر مراقبت غیرقابل اجتناب است، معاف نمی‌شود. همان‌طور که برخی (جباری، حسن نژاد و ولایی، ۱۳۹۳، ص ۵۵) بیان داشته‌اند، حمل‌کننده مسئول وضعیت وسیله نقلیه است مگر در طول مسیر حمل دچار حادثه خارجی و غیرقابل اجتناب شده و کالا آسیب

گرفتن کالا را مشروط به این کرده است که دستورات فرستنده به حقوق فرستندگان و گیرندگان سایر کالاها لطمه نزنند. با این اوصاف دستور فرستنده مبنی بر حمل کالای خطرناک با وسیله نقلیه نامناسب مخالف جریان عمومی تعهد حمل‌کننده و منافع گیرنده و فرستنده سایر کالاها بوده و مجاز نیست؛ بنابراین طبق بند ۶ این ماده باید عدم امکان اجرای دستور به صادرکننده دستور اطلاع داده شود. سی. آی. ام. در مورد مسئولیت حمل‌کننده در خصوص واگن‌های حامل بار مقررهای وضع نکرده است، تنها در جزء الف بند ۳ ماده ۲۳ مانند سی. آی. ام. آ. آر. قائل به معافیت حمل‌کننده برای حمل کالا به وسیله واگن‌های روباز شده است به شرطی که حمل مذکور مبتنی بر شرایط عمومی یا توافقی حمل باشد. البته در این مورد نیز همانند حمل و نقل جاده‌ای، توافق مبنی بر استفاده از واگن روباز در مورد کالای خطرناکی که امکان حمل آن به شکل روباز و بدون تجهیزات ایمنی خطرآفرین است، از سویی خلاف نظم عمومی بوده و از سوی دیگر حمل‌کننده را از وظیفه حداکثر مراقب رها نمی‌کند. به علاوه مقررات فنی خاص حاکم بر کالای خطرناک، برای وسیله نقلیه حامل هر نوع کالای خطرناک ضوابطی مقرر کرده که برای طرفین قرارداد لازم‌الاجرا است و نمی‌توان خلاف آن توافق کرد.

مقررات ای. دی. آر. و آی. آر. دی. ضوابطی را در مورد بازرسی وسیله نقلیه، آزمایش‌ها و مجوزهای لازم، علائم و پلاکاردهای مخصوص و تجهیزات لازم برای وسیله نقلیه حامل کالای خطرناک وضع کرده است. بند ۱-۲-۳-۴-۱ ای. دی. آر. و آی. آر. دی. نیز حمل‌کننده را موظف به بازدید بصری و اطمینان از عدم وجود نقصان، نشی یا شکستگی مشهود در وسیله نقلیه (در حمل و نقل جاده‌ای)، واگن‌ها (در حمل و نقل ریلی) و محموله و نیز اطمینان از وجود تجهیزات کرده است. به‌نحوی که در صورت بروز مشکل، طبق ماده ۱-۲-۳-۴-۱، نبایستی محموله تا رفع مشکل، حمل شود. برای حمل کالای خطرناک باید مخازن و وسیله نقلیه نیز علامت‌گذاری شود. در این خصوص طبق بند f ماده ۱-۲-۳-۴-۱ حمل‌کننده موظف است که وجود پلاکارد، علائم و پلاک نارنجی‌رنگ مخصوص وسایل نقلیه جاده‌ای موضوع بخش ۳-۵ ای. دی. آر. را تضمین کند. بخش ۹ مقررات ای. دی. آر. به الزامات مربوط به ساختار و آزمایش وسیله نقلیه حامل محموله خطرناک اختصاص یافته است

تضمین نکند یا اگر حمل‌کننده نتواند وسیله نقلیه مناسب را فراهم کند و با این حال شواهدی وجود داشته که فرستنده با این شرایط اجازه حمل را به او داده است، تکلیف چیست؟ برخی (غریبه، ۱۳۸۸) اظهار داشته‌اند «اگر فرستنده جهت کاهش هزینه‌ها دستور دهد که کالاهای سریع‌الفساد بدون استفاده از کانتینرهای یخچال‌دار حمل شود، متصدی تکلیفی در استفاده از کامیون‌های مجهز به دستگاه‌های خنک‌کننده ندارد و در صورت فساد کالا، چون مطابق دستور عمل نموده است، از مسئولیت مبری است». جزء الف بند ۴ ماده ۱۷ سی. آی. ام. آر. نیز «استفاده از وسایل نقلیه روباز بدون پوشش در صورتی که استفاده از چنین وسایلی به‌صراحت توافق شده و در بارنامه قیدشده باشد» را از جمله مخاطرات ذاتی خاص دانسته که باعث معافیت حمل‌کننده از مسئولیت می‌شود. همچنین بر اساس بند ۲ ماده ۱۷ سی. آی. ام. آر. خسارت ناشی از دستورات فرستنده به عهده حمل‌کننده نخواهد بود. در مقام نقد ادعای فوق باید گفت که این مقررات در مورد کالاهای عادی پذیرفتنی است اما در مورد کالاهای خطرناک محل تأمل است؛ زیرا حمل‌کننده در مورد حمل کالای خطرناک تنها متعهد به رعایت منافع شخصی مفروض در قرارداد نیست، او متعهد به رعایت منافع عمومی و ایمنی آن‌ها در برابر خطر بالقوه ناشی از کالای خطرناک نیز هست؛ بنابراین توافق خصوصی حمل‌کننده و فرستنده در مورد حمل و نقل روباز کالای خطرناکی که به‌هیچ‌وجه نباید بدون پوشش و تجهیزات ایمنی حمل شود یا استفاده از وسیله نقلیه غیر مناسب برای چنین کالاهایی، به معنی عدم انجام وظیفه حداکثر مراقبت است که همانگونه که در گذشته بیان شد، امکان درج شرط خلاف آن در قرارداد وجود ندارد. ضمن این‌که می‌توان اظهار داشت که انتخاب وسیله نقلیه مناسب در حیطه دانش و تخصص حمل‌کننده بوده و حتی به درخواست صاحب بار هم نمی‌تواند وسیله نقلیه نامناسب انتخاب کرده و به بهانه قاعده اقدام از انجام وظیفه تخطی کند (ایزائلو و صمدی، ۱۳۹۲). با توجه به مطالب پیش‌گفته و برای پاسخ صحیح به مسئله می‌توان در موردی که دستورالعمل فرستنده در مورد نوع وسیله نقلیه، مناسب با وضعیت خاص محموله خطرناک نیست، از شرایط اجرای حق در اختیارگرفتن کالا موضوع بند ۵ ماده ۱۲ وحدت ملاک گرفت و این شرایط را بر سایر دستورالعمل‌های فرستنده مجری دانست. بند ۵ ماده ۱۲ اعمال حق در اختیار

در خصوص حمل و نقل داخلی از طریق راه‌آهن، به موجب مقررات عمومی سیر و حرکت نیز بایستی واگن‌ها قبل از واگذاری واگن جهت بارگیری کالاهای خطرناک کاملاً بازدید و از هر نظر سالم و بدون عیب باشند (ماده ۱-۴۰) و واگن‌های حامل «کالاهای خطرناک ویژه»^{۱۸}، با الصاق برچسب مربوطه از سایر واگن‌ها متمایز شوند (ماده ۲-۴۱). آیین‌نامه حدود مسئولیت شرکت‌های حمل و نقل ریلی، به‌صراحت مسئولیت انتخاب واگن مناسب حمل کالای خطرناک و تجهیز آن را بر عهده شرکت حمل نهاده است. به موجب این آیین‌نامه شرکت‌های حمل و نقل مکلف‌اند که برای حمل کالاهای ویژه امکاناتی خاص تأمین نمایند (ماده ۱۱) و از واگن‌های مخصوص برای مواد منفجره، شیمیایی، عفونت‌زا، رادیواکتیو و زیان‌آور استفاده نمایند (ماده ۱۴).

۳-۳- بازرسی کالای خطرناک

بازرسی کالا یک راهکار مؤثر برای شناسایی خطر و در نتیجه پیشگیری از وقوع خسارت ناشی از عیب کالا یا بسته‌بندی است بنابراین از یک‌سو در راستای اهداف قرارداد حمل است و از سوی دیگر می‌تواند سازوکاری برای کنترل خطر کالای خطرناک باشد. در ماده ۲۲ سی. ا.م. آر. و ماده ۹ مقررات یکنواخت سی. آی. ا.م. که به حمل و نقل کالای خطرناک اختصاص یافته، ضوابط مستقلى در مورد بازرسی کالای خطرناک پیش‌بینی نشده است؛ بنابراین بازرسی و کنترل کردن کالای خطرناک مشمول مقررات موجود در مورد کالا در مفهوم عام و البته ضوابط ویژه ای. دی. آر. و آی. آر. دی. است. طبق بند ۱ ماده ۸ کنوانسیون سی. ا.م. آر.، حمل‌کننده موظف است هنگام تحویل گرفتن کالا، درستی مندرجات بارنامه^{۱۹} را از نظر تعداد بسته‌ها، علائم و شماره‌های آن، وضعیت ظاهری کالا و بسته‌بندی آن بررسی کند. با این‌همه با توجه به ماهیت خاص کالای خطرناک و ضوابط فنی حاکم بر آن، حمل‌کننده این نوع کالا علاوه بر بررسی مطابقت موارد مذکور با مفاد بارنامه جاده‌ای، باید اطمینان حاصل کند که شرایط ظاهری بسته‌بندی، علائم و برچسب‌های مخصوص هر کالا مطابق با ضوابط فنی خاص حاکم بر حمل جاده‌ای کالای خطرناک (مانند ضوابط ای. دی. آر.) است. ضمن این‌که خطر بالقوه کالای خطرناک ایجاب می‌کند که حمل‌کننده محموله خطرناک را با حداکثر توجه و مراقبت بازرسی کند. البته بررسی

که مقرر شده هر وسیله نقلیه بایستی آزمایش شده و دارای گواهی تأییدشده از سوی مقام صلاحیت‌دار باشد. طبق بند d ماده ۱-۲-۲-۴-۱ حمل‌کننده بایستی اطمینان حاصل کند که تاریخ دوره بعدی آزمایش وسایل نقلیه، منقضی نشده باشد. ماده ۸-۶-۱ آی. آر. دی. نیز مقرراتی در خصوص الزامات مربوط به ساختار، تجهیزات، بازرسی، آزمایش و علامت‌گذاری واگن حامل محموله خطرناک وضع کرده است. طبق ماده ۲-۱-۲-۸-۶ این مقررات بایستی از واگن‌های مخزن‌دار مقاوم در برابر حداکثر تنش‌ها و آزمایش‌شده توسط مقام صلاحیت‌دار، استفاده شود. طبق بند d ماده ۱-۲-۲-۴-۱ این مقررات، اطمینان از این‌که زمان تجویز شده برای تاریخ دوره بعدی آزمایش واگن‌ها منقضی نشده باشد، از وظایف حمل‌کننده است. حمل‌کننده طبق بند f ماده ۱-۲-۲-۴-۱ آی. آر. دی.، بایستی از الصاق علائم و برچسب‌های خطر به واگن‌ها نیز اطمینان یابد. در حقوق ملی، قانون تجارت مقررهای در مورد نوع وسیله نقلیه و مسئولیت انتخاب آن، چه برای کالای خطرناک و چه کالا در مفهوم عام وضع نکرده است؛ اما فصل سوم آیین‌نامه اجرایی حمل و نقل جاده‌ای مواد خطرناک به الزاماتی در خصوص وسایل نقلیه حامل مواد و محصولات خطرناک اختصاص یافته است. ماده ۳۸ این آیین‌نامه مقرر کرده است که وسایل نقلیه حامل مواد خطرناک باید در سطح قائم عقب، دارای مثلث نارنجی‌رنگ، مثلث خطر در طرفین وسیله نقلیه و تابلوهای نارنجی همراه با شماره کالای خطرناک، شماره خطر و سایر مشخصات لازم باشد. به علاوه طبق ماده ۳۹، تجهیز وسیله نقلیه به وسایل اطفای حریق متناسب و طبق ماده ۳۱ معاینه فنی معتبر و گواهینامه تأیید صلاحیت صادره از طرف مؤسسه معتبر به شرح مذکور در ضمیمه «د» این آیین‌نامه برای وسیله نقلیه حامل مواد خطرناک ضروری است. قانون تجارت و آیین‌نامه اجرایی در مورد شخص مسئول برای انتخاب وسیله نقلیه و خسارت ناشی از آن سکوت کرده‌اند. طبیعی است در صورتی که حمل‌کننده خود مالک وسیله نقلیه باشد، مسئولیت تجهیز وسیله نقلیه متناسب با ماهیت خاص هر کالا بر عهده وی خواهد بود. لیکن در مواردی که حمل‌کننده و مالک دو شخص متفاوت هستند، بر اساس ماده ۳۸۸ قانون تجارت، متصدی مسئول جبران خسارات ناشی از عدم رعایت تکلیف مذکور خواهد بود.

محموله را با محتویات اسناد حمل دارد. به موجب بند ۱ ماده ۱۲ نیز به حمل‌کننده اجازه داده شده که محتویات بسته‌بندی در حضور فرد صلاحیت‌دار و در صورت عدم وجود این فرد، بازرسی بسته‌ها در حضور دو شاهد بی‌طرف انجام شود مگر این‌که قانون‌کشوری که بازرسی در آنجا انجام می‌شود، مقرره‌ی دیگری وضع کرده باشد. البته باید در نظر داشت که بررسی کردن محتویات بسته‌بندی حاوی کالای خطرناک امری پیچیده و حساس است و بایستی با احتیاط و در صورت لزوم با استفاده از اشخاص متخصص و آشنا به فن انجام شود. سی. آی. ام. و سی. آی. ام. آر. از جهاتی با یکدیگر تفاوت دارند؛ از یک‌سو مطابق سی. آی. ام. حمل‌کننده امکان بررسی در هر زمانی را دارد؛ در حالی که حمل‌کننده در مقررات سی. آی. ام. آر. مکلف است در هنگام تحویل، کالا را بررسی کند و اگر در هنگام تحویل گرفتن، کالا را از نظر مطابقت با شرایط بارنامه، صحت بسته‌بندی، شماره‌گذاری و برجسب‌ها بررسی نکرده و حق شرط موجهی ذکر نکند، اماره‌ای مبنی بر مطابقت و صحت موارد یادشده علیه وی پدید می‌آید. البته از ماده ۲۲ سی. آی. ام. آر. که حق تخلیه کردن یا از بین بردن یا ختنی نمودن کالا در جریان حمل را به حمل‌کننده ناآگاه از ماهیت کالای خطرناک داده است، استنباط می‌شود که حداقل در مورد کالای خطرناک امکان بررسی کالا در جریان حمل وجود دارد، اما چون بازه زمانی درج حق شرط را از دست داده، بار اثبات ماهیت خطرناک کالا یا خسارت ناشی از آن بر عهده حمل‌کننده است. از سوی دیگر برخلاف سی. آی. ام. طبق کنوانسیون سی. آی. ام. آر، حمل‌کننده تنها موظف به بررسی شرایط ظاهری کالا است و مقرره‌ای برای بررسی محتویات بسته‌ها حتی در حضور فرد صلاحیت‌دار یا دو شاهد پیش‌بینی نشده است. به علاوه ماده ۸ سی. آی. ام. آر. حمل‌کننده را مکلف به بازرسی کالا از نظر مطابقت با مقررات خاص کرده است؛ اما بند ۱ ماده ۱۱ سی. آی. ام. آر، سخن از حق حمل‌کننده به بازرسی کالا به میان آورده و تکلیفی برای حمل‌کننده در این خصوص مقرر ننموده که جای تأمل است. به نظر می‌آید سی. آی. دی. به‌عنوان مقررات خاص در مورد کالای خطرناک، قواعد عام سی. آی. ام. را تخصیص زده و حمل‌کننده را مکلف به کنترل کردن محموله خطرناک (همان‌طور که در ادامه گفته می‌شود) کرده است. ضمانت اجرای عدم قید حق شرط از ماده ۱۲ سی. آی. ام. قابل استنباط است. طبق بند ۲ و ۳ ماده ۱۲

کالا محدود به شرایط ظاهری کالا است و نیازی به باز کردن بسته‌بندی و قضاوتی در مورد صحت و کیفیت بسته‌بندی ندارد (Stevens, 2004)؛ به عبارت دیگر حمل‌کننده اصولاً مسئول بررسی کردن وزن ناخالص کالا یا مقدار آن و محتویات بسته‌بندی نیست مگر این‌که فرستنده طبق بند ۳ ماده ۸ بررسی این موارد را از او درخواست کند. در این صورت حمل‌کننده موظف است این موارد را به هزینه فرستنده بررسی و نتایج آن را در بارنامه ذکر کند. ضمانت اجرای عدم بررسی کالا و عدم قید حق شرط نقض قرارداد نیست؛ اما از یک‌سو بار اثبات را در صورت نقص و خسارت تغییر می‌دهد؛ بدین توضیح که فرض می‌شود که کالا و بسته‌بندی در موقع تحویل وضع خوبی داشته و تعداد بسته‌ها، علائم و شماره‌ها با مفاد بارنامه جاده‌ای مطابقت دارد؛ بنابراین نقص و خسارت در طول مدت حمل به وجود آمده و حمل‌کننده مسئول است مگر خلاف آن ثابت شود.

در صورتی که فرستنده با وجود هشدار حمل‌کننده به وجود عیب بسته‌بندی دستور حمل کالا به همان شکل را بدهد، فرض این است که خطر عیب بسته‌بندی برای کالا را پذیرفته و حمل‌کننده می‌تواند به همان شکل کالا را حمل کند؛ اما در مورد کالاهایی که عیب بسته‌بندی آن ایمنی عمومی یا عملکرد صحیح وسیله نقلیه را تحت تأثیر قرار می‌دهد وضعیت بسته‌بندی باید توسط حمل‌کننده کنترل شده و از وجود بسته‌بندی سالم اطمینان حاصل شود (Clarke, 2014). کالای خطرناک نیز دارای خطر بالقوه برای منافع عمومی و عملکرد صحیح وسیله نقلیه است؛ بنابراین وظیفه حمل‌کننده مبنی بر کنترل وضعیت بسته‌بندی کالای خطرناک سنگین است. بدین توضیح که در مورد وضعیت بسته‌بندی که تنها برای محموله، خطرناک است می‌توان به اقدام فرستنده علیه خود استناد کرد اما در مورد عیب بسته‌بندی که منافع عمومی (جان و مال اشخاص ثالث و سلامت محیط‌زیست) را به خطر می‌اندازد، حمل‌کننده بایستی به فرستنده در مورد عیب بسته‌بندی که برای کالا و منافع عمومی خطرناک است، هشدار داده و در صورت عدم رفع عیب توسط فرستنده، به جهت حفظ سلامت عمومی، حمل کالا را رد کند. ضمن این‌که مقررات امری حاکم بر حمل کالای خطرناک (مانند آی. دی. آر. و آی. آر. دی.) اجازه حمل کالا تا رفع نقص را نمی‌دهد. طبق بند ۱ ماده ۱۱ سی. آی. ام. آر. حمل‌کننده در هر زمان حق بررسی مطابقت شرایط

مجوزهای خاص حمل محمولات ویژه و خطرناک از مراجع ذیصلاح اطمینان حاصل نماید. آیین‌نامه اجرایی حمل و نقل جاده‌ای مواد خطرناک در مورد بررسی بسته‌بندی، علائم و شماره‌های کالای خطرناک توسط متصدی حمل مقررهای وضع نکرده است؛ بنابراین باید به قواعد عام قانون تجارت رجوع کرد. به‌موجب ماده ۳۸۱ قانون تجارت در صورتی که «عدل‌بندی عیب ظاهری داشته و متصدی حمل و نقل مال را بدون قید عدم مسئولیت قبول کرده باشد، مسئول آواری خواهد بود». از آنجایی که ضمانت اجرای مذکور ناظر به عیوب ظاهری بسته‌بندی و حق شرط مربوط به آن است و در مورد عیوب مخفی بسته‌بندی، چنین ضمانت اجرایی وجود ندارد، می‌توان گفت که تکلیف حمل‌کننده ناظر به واریسی وضعیت ظاهری بسته‌بندی‌ها و منصرف از وضعیت پنهانی آن است. این مقررهای عام، کالای خطرناک را نیز پوشش می‌دهد.

۳-۴- تضمین عملکرد کارکنان و خدمه

حمل‌کننده مسئول گزینش کارکنان شایسته یا انعقاد قرارداد با متصدیان مجرب است (السان، ۱۳۸۷، ص ۲۱۱) و باید اطمینان حاصل کند که ایشان تخصص و مهارت کافی برای مقابله با خطرات ناشی کالای خطرناک را دارند و طبیعتاً در این راستا باید مجوز و اطلاعات لازم در مورد ماهیت کالا و خواص آن را در اختیار ایشان قرار دهد. طبق ماده ۳ سی. ام. آر. «حمل‌کننده مسئول فعل یا ترک فعل نمایندگان، کارکنان یا هر شخص دیگری که در جریان حمل از خدمات آن‌ها استفاده می‌کند مادامی که این نمایندگان، کارکنان یا اشخاص دیگر در چهارچوب وظیفه شغلی خود عمل نموده باشند مثل آن است که فعل ناشی از عملکرد خود او باشد». این اشخاص شامل کلیه کسانی است که در خصوص حمل تبعیت حقوقی از حمل‌کننده داشته و یا به درخواست وی در عملیات حمل شرکت نموده باشند (محسنی و رباطی، ۱۳۹۶). با این توضیح، حمل‌کننده باید در انتخاب کارکنان دقت کافی داشته باشد که به علت بی‌کفایتی و عمل خلافشان مسئول قلمداد نشود. در ماده ۴۰ سی. آی. ام. نیز «حمل‌کننده مسئول خدمه و سایر اشخاصی که از خدماتشان برای امر حمل و نقل استفاده می‌شود، هست تا زمانی که خدمه و سایر اشخاص در حدود کارویژه خود^{۲۰} عمل می‌کنند...». مقصود از مأمورین و

این مقررات اگر حمل‌کننده محموله را بارگیری کرده باشد یا فرستنده کالا را بارگیری کرده و حمل‌کننده نتیجه مثبت بازرسی را در بارنامه ذکر کرده باشد، بارنامه اماره مفروض وضعیت ظاهری مناسب کالا در هنگام تحویل گرفتن آن و صحت مندرجات بارنامه در خصوص تعداد بسته‌ها، علائم و شماره‌های آن‌ها خواهد بود. طبق بند ۴ این ماده بارنامه دارای شرط مستدل، اماره مفروض نیست. مفهوم مخالف بند ۴ بیانگر این است که بارنامه ریلی بدون حق شرط، اماره مفروض موضوع بند ۲ و ۳ ماده ۱۲ علیه حمل‌کننده است.

ای. دی. آر. و آی. آر. دی. حمل‌کننده را مکلف به بررسی و کنترل کالا کرده است. طبق بند a ماده ۱-۲-۳-۴-۱ از مقررات ای. دی. آر. حمل‌کننده موظف است، اطمینان حاصل کند که کالای خطرناک با رعایت مقررات ای. دی. آر. حمل می‌شود. طبق بند a ماده ۱-۲-۳-۴-۱ از آی. آر. دی. نیز حمل‌کننده بایستی بررسی کند که کالاهای خطرناک، طبق مقررات آی. آر. دی.، مجاز به حمل است. بند c این ماده از ای. دی. آر. و آی. آر. دی. نیز حمل‌کننده را موظف نموده که علاوه بر بازدید بصری و اطمینان از عدم وجود نقصان، نشتی یا شکستگی مشهود در وسیله نقلیه، محموله را نیز بررسی کرده و در صورت بروز مشکل، باید تا زمان رفع مشکل، از حمل محموله خودداری کند.

در حقوق ملی، شرکت‌های حمل و نقل ریلی به‌موجب ماده ۱۰ آیین‌نامه حدود مسئولیت شرکت‌های حمل و نقل ریلی، مکلف‌اند «از استحکام و مناسب بودن باربندی، بسته‌بندی، عدل‌بندی، لفاف‌بندی محمولات برای جلوگیری از صدمه به سایر محمولات، آلوده کردن آن‌ها و یا آسیب‌رسانی به واگن و امکانات تجهیزات زیرساخت و همچنین از پلمپ درب‌ها و دریچه‌های واگن یا کانتینر و سایر محل‌های موردنیاز در مبدأ و درج شماره‌های مربوط در بارنامه و همچنین پلمپ مجدد پس از انجام بازرسی توسط مراجع قانونی و درج شماره جدید در بارنامه اطمینان حاصل نماید». البته تکلیف شرکت محدود به شرایط ظاهری کالا است و مستنبط از ماده ۲-۲۲ آیین‌نامه مذکور، شرکت حمل و نقل در قبال اطلاعات غیرقابل رؤیت و اندازه‌گیری کالا که صاحب کالا در اظهارنامه اعلام می‌کند وظیفه‌ای ندارد. باید متذکر شد که مطابق ماده ۴ آیین‌نامه یادشده، متصدی حمل بایستی قبل از انعقاد هرگونه قرارداد حمل از اخذ

آی. ام. حمل‌کننده مسئول اعمال خلاف مدیر زیرساخت راه‌آهن خواهد بود. طبق ماده ۳-۳-۱ آی. آر. دی. کارفرما موظف به نگهداری سوابق آموزش دریافتی و ابلاغ به کارمند یا مرجع ذیصلاح حسب درخواست وی است؛ بنابراین زمانی که حمل‌کننده نقش کارفرما را بر عهده دارد موظف به نگهداری سوابق آموزشی کارکنان خود است.

در فصل چهارم آیین‌نامه اجرایی حمل و نقل جاده‌ای مواد خطرناک نیز الزاماتی که خدمه و رانندگان ملزم به انجام هستند، پیش‌بینی شده است. طبق ماده ۴۲ آیین‌نامه اجرایی، رانندگان علاوه بر گواهینامه متناسب با رانندگی وسیله نقلیه، بایستی در دوره‌های آموزشی شرکت نمایند. ماده ۴۳ این آیین‌نامه نیز مقرر کرده است که رانندگان بایستی تجهیزاتی مانند جلیقه زردرنگ، عینک محافظتی و ماسک، مایع شستشوی چشم، چراغ‌قوه دستی و ... را به همراه داشته باشند. در جزء ۳ تبصره ماده ۲ متصدیان حمل و نقل موظف‌اند که اقدامات لازم را برای اجرای این الزامات انجام دهند؛ بنابراین بازرسی و نظارت بر اجرای الزامات مقرر در مورد کالای خطرناک بر عهده متصدی حمل است.

در قانون تجارت ایران نیز مشابه کنوانسیون‌های بین‌المللی، متصدی حمل مسئول اعمال مأمورین خود در امر حمل و نقل است. ماده ۳۸۸ قانون تجارت، متصدی حمل را مسئول حوادث و تقصیراتی می‌داند که در مدت حمل و نقل واقع شده؛ «اعم از این‌که خود مباشرت به حمل و نقل کرده و یا حمل‌ونقل‌کننده دیگری را مأمور کرده باشد». این نوع قانون‌گذاری که استثنایی بر اصل شخصی بودن مسئولیت است (رک. صفایی و رحیمی، ۱۳۹۷)، متصدی حمل را متعهد می‌کند که عملیات حمل را به کارکنان شایسته و مجرب سپرده، اطلاعات و تجهیزات لازم را در اختیار آن‌ها قرار داده و حداکثر مراقبت و نظارت را بر اعمال آن‌ها داشته باشد. ماده ۵ آیین‌نامه حدود مسئولیت شرکت‌های حمل و نقل ریلی نیز هم‌راستا با قواعد عام، شرکت حمل و نقل را مسئول حوادث و تقصیراتی می‌داند که در مدت حمل واقع شده، «اعم از اینکه خود مباشرت به حمل و نقل کرده و یا حمل‌ونقل‌کننده دیگری (ثالثی) را مأمور کرده باشد...». ماده ۲۲ این آیین‌نامه نیز استفاده از عوامل معافیت از مسئولیت را مشروط به این کرده که ناشی از قصور کارکنان شرکت و افراد تحت کنترل وی نباشد.

کارکنان عبارت است از «کارگران و کارکنانی که با متصدی حمل (راه‌آهن یا موسسه حمل و نقل عمومی) رابطه قراردادی دارند به این معنا که به موجب یک قرارداد کار در مقابل دریافت حق‌الزحمه مستخدم وی بوده و همچنین کارمندان و کارگرانی که بدون وجود رابطه قراردادی با وی ولیکن با سفارش او و برای وی در جریان حمل دخالت می‌نمایند» (تقی‌زاده، ۱۳۹۵). گفتنی است که ماده ۴۰ سی. آی. ام. حمل‌کننده را مسئول فعل و ترک فعل مدیر زیرساخت ریلی نیز می‌داند و در این خصوص ماده ۴۰ مقرر کرده که «مدیران آن زیرساخت ریلی که حمل و نقل در آن انجام می‌گیرد، جزء اشخاصی محسوب می‌شوند که حمل‌کننده از خدماتشان برای انجام حمل استفاده می‌کند».

ای. دی. آر. وظایفی برای حمل‌کننده برای اطمینان از آموزش دیدن خدمه و کارکنان، جهت آگاه شدن از ماهیت و اقدامات ایمنی کالای خطرناک و تجهیز آن‌ها به ابزار ایمنی پیش‌بینی کرده است. طبق جزء g بند ۱-۲-۲-۱-۴ ای. دی. آر، حمل‌کننده باید اطمینان حاصل کند که تجهیزات توصیف‌شده در ای. دی. آر. برای واحدهای حمل، خدمه و وسیله نقلیه و طبقه‌های خاص فراهم شده باشد. این تجهیزات به موجب بند ۵-۱-۸، شامل مایع شستشوی چشم؛ دو علامت هشداردهنده؛ جلیقه هشداردهنده برای خدمه؛ دستگاه روشنایی قابل‌حمل؛ دستکش محافظ و محافظ چشم مثل عینک و ... هست که برحسب نوع خطر هر کالا متفاوت است. بخش ۲-۸ ای. دی. آر. نیز مقرر کرده است که برای خدمه و کارمندان حمل، آموزش‌هایی مبنی بر ماهیت و نوع کالای خطرناک و اطلاعات پایه‌ای برای به حداقل رساندن احتمال وقوع حادثه داده شده و گواهی توسط مقام صلاحیت‌دار مبنی برگذاردن دوره‌های آموزشی و قبول شدن امتحان صادر شود.

طبق ۲-۲-۳-۱ آی. آر. دی. نیز کارکنان حمل‌کننده و مدیر زیرساخت راه‌آهن بایستی در خصوص مسائل خاص حمل و نقل ریلی، دوره‌های آموزش مقدماتی در مورد مفهوم برچسب‌های خطر و علامت نارنجی‌رنگ و آموزش تخصصی درباره وظایف تخصصی خود در مواقع بحرانی را بگذرانند.

طبق بند ۵-۲-۲-۴-۱ «حمل‌کننده باید تضمین کند مدیر تأسیسات زیرساختی که حمل و نقل روی آن انجام می‌شود، در هر زمانی قادر به دریافت سریع و بدون محدودیت اطلاعات باشد». در صورت قصور در انجام این وظیفه، طبق ماده ۴۰ سی.

۳-۵- بارگیری، بارچینی و تخلیه کالای خطرناک

بارگیری، بارچینی و تخلیه کالا^{۲۱} به خصوص در مورد کالای خطرناک، نیازمند تخصص و مهارت ویژه است. به طوری که بایستی کالاها با احتیاط بارگیری و تخلیه شده و بارچینی به گونه ای باشد که کالاهای ناسازگار در اثر مجاورت منجر به حادثه نشوند. همچنین در صورتی که کالای خطرناک با سایر کالاها حمل می شود، باید طوری بارچینی شود که در هنگام بازرسی، امکان دسترسی سریع و باز کردن محموله کالای خطرناک وجود داشته باشد. از شخص متخصص در حمل و نقل کالای خطرناک نیز انتظار می رود که در رابطه با این گونه کالاها با توجه به عرف تجاری، دانش خود، قوانین مربوطه و بدون نیاز به دستورات ویژه، عمل بارگیری، بارچینی و تخلیه را انجام دهد. این اقدامات احتیاطی باعث کاهش اثرات سیب ناشی از محموله های خطرناک که می تواند گسترده باشد، می شود (cf. Lu, 2009).

یکی از مسائل مورد بحث در مقررات ملی و بین المللی، تعیین شخص موظف به بارگیری، بارچینی و تخلیه است. به رغم عدم تصریح به موضوع در سی. آی. آر، برخی (Loewe, 1976) معتقدند که کنوانسیون موضوع را به قانون ملی ارجاع نداده و بایستی با توجه به اوضاع و احوال دریافت که چه شخصی در عمل تصدی این عملیات را برعهده گرفته است. لیکن به نظر می رسد باید با نویسندگانی (Clarke, 2014) همراه شد که معتقدند باید بر اساس قانون ملی یا توافق خصوصی، شخص مسئول بارگیری و بارچینی و تخلیه مشخص شود. با وجود موضع محل اختلاف سی. آی. آر. این موضوع در سی. آی. آی. تعیین و تکلیف شده است. طبق بند ۱ ماده ۱۳ سی. آی. آی، فرستنده و حمل کننده باید در مورد مسئولیت بارگیری و تخلیه کالا توافق کنند و در صورت فقدان توافق، حمل کننده مسئول بارگیری و تخلیه است مگر در مورد واکن های پر که فرستنده مسئول بارگیری و گیرنده مسئول تخلیه محموله است. به موجب بند ۲ این ماده، بار اثبات بارگیری نامناسب توسط فرستنده بر عهده حمل کننده است. گفتنی است که فارغ از هرگونه توافق در خصوص بارگیری و بارچینی، حمل کننده بایستی روند بارگیری و بارچینی را کنترل کند. البته بند ۱ ماده ۸ سی. آی. آر. حمل کننده را تنها ملزم به بررسی درستی مندرجات بارنامه جاده ای از نظر تعداد بسته ها، علائم آن و وضعیت ظاهری کالا و بسته بندی آن نموده و اشاره ای به بررسی بارگیری و بارچینی نکرده است. البته برخی

(Clarke, 2014) تکلیف بازرسی وضعیت ظاهری کالا مذکور در جزء ب بند ۱ ماده ۸ را شامل بازرسی بارگیری و بارچینی که توسط فرستنده انجام شده نیز می داند. هر چند استناد به ماده ۸ برای اثبات تکلیف حمل کننده به بازرسی بارگیری و بارچینی در مورد کالا در مفهوم عام مؤثر است، اما در مورد کالای خطرناک مناسب تر است که تکلیف پیش گفته را از تعهد «حداکثر مراقبت» استنباط نمود. در این صورت حمل کننده تنها مکلف به کنترل شرایط ظاهری بارگیری و بارچینی کالای خطرناک نیست بلکه برای اطمینان از این که جان و مال انسان و محیط زیست زیان بار نباشد، باید با رعایت حداکثر مراقبت، بارگیری و بارچینی را کنترل کند؛ بنابراین در صورتی که حمل کننده از عیب بارگیری یا بارچینی آگاهی داشته باشد، باید به شخصی که حق در اختیار گرفتن کالا را دارد، متذکر شود. در این راستا، به موجب رأی ۱۰ می ۱۹۹۹ دادگاه بلژیک، حتی اگر بارگیری توسط فرستنده انجام شده باشد، حمل کننده باید از کیفیت ایمنی و بستن کالا اطمینان یابد و در صورت نقص در بارگیری، باید انجام اقدامات لازم برای بارگیری و محکم شدن کالا را بخواهد و یا از پذیرش حمل کالا خودداری کند یا این که از حق شرط در مورد خسارت احتمالی استفاده نماید^{۲۲}. گفتنی است بر اساس جزء ج بند ۴ ماده ۱۷ کنوانسیون، در فرضی که وظیفه بارگیری و بارچینی به عهده فرستنده است، حمل کننده بابت خساراتی که می تواند متسبب به نقص بارگیری یا بارچینی باشد، مسئولیتی ندارد. با این همه چنانچه مدعی بتواند اثبات کند که وی حداکثر مراقبت در بازرسی را انجام نداده، حمل کننده مسئول خواهد بود. وظیفه حمل کننده مبنی بر کنترل و ارزیابی بارگیری و بارچینی کالا (در فرضی که اصل وظیفه بارگیری و بارچینی بر عهده فرستنده است) به طور صریح در سی. آی. آی. پیش بینی نشده است اما از آنجایی که ماده ۹ این مقررات، الزامات مقرر در سی. آی. آر. دی. را بر حمل کننده موضوع سی. آی. آی. حاکم می داند و سی. آی. آر. دی. تکلیف بررسی بارگیری، بارچینی و تخلیه کالای خطرناک را به عهده حمل کننده گذاشته تبعاً مسئولیت ناشی از نقض این تعهد به عهده حمل کننده خواهد بود؛ بنابراین در صورت نقض سی. آی. آر. دی. امکان اثبات عدم انتساب خسارت به حمل کننده وجود ندارد و وی طبق ماده ۲۳ مسئول است. طبق جزء ۵ ماده ۱-۲-۲-۴-۱ سی. آی. آر. دی. و ضوابط ای. دی. آر. حمل کننده باید بررسی کند که محموله بیش از حد قانونی بارگیری نشده باشد. طبق ماده ۳-۲-۲-۴-۱ این مقررات، در صورتی که حمل کننده نقضی در الزامات مقرر شده،

طور مستقیم خطر وقوع حادثه را کاهش می‌دهد بیش از نظام مسئولیت مدنی کارآمد است. الزامات حمل‌کننده کالای خطرناک از یک سو ناشی از مقررات ملی و بین‌المللی اعم از مقررات بین‌المللی سی.ای.ام. آر. وی. دی. آر. در زمینه حمل و نقل جاده‌ای و سی.ای.ام. و آی. آر. دی. در زمینه حمل و نقل ریلی و مقررات عمومی سیر و حرکت در زمینه حمل و نقل داخلی از طریق راه‌آهن است و از سوی دیگر به موجب مفاد عقلی و عرفی قرارداد حمل کالای خطرناک یک نوع تعهد ضمنی از مفاد قرارداد قابل استنباط است که به نفع سایر آحاد جامعه بوده و دلالت به ارتقاء ایمنی فرایند حمل دارد. تکلیف به رعایت حداکثر مراقبت، از جمله شروط ضمنی ناشی از اقتضانات عرفی قرارداد است که دارای قلمرو وسیع بوده و سایر وظایف حمل‌کننده با این معیار ارزیابی می‌شوند. مقررات حاکم بر حمل و نقل کالای خطرناک نیز به طور ضمنی بر این تکلیف صحه گذاشته‌اند؛ لیکن از قانون تجارت ایران در خصوص حمل و نقل داخلی از طریق جاده، مراقبت متعارف استنباط می‌شود که سطحی خفیف‌تر از مراقبت حداکثری است. با توجه به شدت و وسعت خسارت ناشی از حمل کالای خطرناک، شایسته است قانون‌گذار به طور صریح حمل‌کننده داخلی کالای خطرناک از طریق جاده را مکلف به رعایت مراقبت حداکثری کند. بازرسی کالا نیز در راستای ارتقای ایمنی فرایند حمل بوده بنابراین جزو شروط ضمنی قرارداد است. البته حمل‌کننده بر اساس مقررات ملی و بین‌المللی نیز مکلف به بازرسی شرایط ظاهری کالای خطرناک و تطبیق آن با ضوابط فنی نیز هست.

اگرچه حمل‌کننده کالای خطرناک به موجب تعهد ضمنی قراردادی ملزم به رعایت حداکثر مراقبت و ارتقاء سطح ایمنی سایر الزامات اعم بارگیری، بارچینی، انتخاب وسیله نقلیه و انتخاب خدمه است، اما اصل این الزامات مورد تصریح مقررات ملی و بین‌المللی قرار گرفته و شروط ضمنی قرارداد تنها مکمل کیفیت اجرای آن است. به موجب این مقررات حمل‌کننده بایستی کارکنان را از ماهیت کالا مطلع کند، تجهیزات ضروری برای حمل این نوع کالا را آماده نماید و شرایط فراگرفتن آموزش لازم برای کنترل خطر ناشی از حمل این نوع کالا را برای آن‌ها فراهم کند تا متحمل مسئولیت ناشی از عدم رعایت مقررات توسط کارکنان خود نشود. همچنین بر اساس مقررات فنی ملی و بین‌المللی، شخص مسئول، موظف به بارگیری، بارچینی و تخلیه متناسب با ویژگی خاص کالای خطرناک است. البته به‌رغم اینکه مقررات سی.ای.ام. در صورت فقدان توافق خصوصی، حمل‌کننده را مسئول بارگیری، بارچینی و تخلیه کالا می‌داند، به علت سکوت مقررات سی.ای.ام. آر. در صورت فقدان توافق خصوصی باید بر

مشاهده کند باید حمل را متوقف و نقص را برطرف کند. همچنین طبق ماده ۲-۵-۷ آی. آر. دی. شخص مسئول بارگیری نباید کالاهایی که دارای دو برچسب خطر متفاوت است، با هم بارگیری کند مگر این‌که به موجب این مقررات اجازه بارگیری آن در یک واگن یا یک کانتینر داده شده باشد. بارگیری و بارچینی مواد بسته‌بندی‌شده باید به‌گونه‌ای باشد که از هرگونه حرکت در طول حمل جلوگیری کند و مانع بیرون ریختن کالای خطرناک شود (رک. ماده ۱-۷-۵-۷)؛ بنابراین حمل‌کننده بایستی بارگیری کالا را کنترل کرده و اگر متوجه بارگیری نامناسب یا بیش از حد قانونی شود، موظف است عملیات حمل را تا رفع نقص متوقف کند. در مورد حمل و نقل داخلی از طریق جاده، آیین‌نامه اجرایی حمل و نقل جاده‌ای مواد خطرناک بدون تعیین شخص مسئول، در فصل دوم الزاماتی در مورد بارگیری، بارچینی و تخلیه پیش‌بینی کرده است؛ به‌عنوان نمونه به هنگام بارگیری چند وسیله نقلیه حاوی مواد خطرناک باید شعاع ۲۰ متری رعایت شود (ماده ۱۴) و یا محموله‌هایی از طبقه ۱ (مواد منفجره) بایستی در باراندازهای مختلف تخلیه گردد و بارگیری بدون جابه‌جا کردن سایر جعبه‌های حامل کالای خطرناک و تخلیه و باراندازی به ترتیب صورت گیرد. در قانون تجارت ایران نیز در خصوص شخص مسئول بارگیری، بارچینی و تخلیه کالا در مفهوم عام و کالای خطرناک مقرر خاصی وضع نشده است؛ بنابراین بایستی بر اساس توافق طرفین و عرف تجاری تصمیم گرفت.

در خصوص حمل و نقل ریلی، ماده ۴۰ مقررات عمومی سیر و حرکت نیز دستورالعمل‌های فنی مربوط به عمل بارگیری و تخلیه را بیان کرده است. از جمله مقرر شده که کالاهای خطرناک ویژه و قابل انفجار فوراً و در کمترین وقت بارگیری و تخلیه شده (ماده ۹-۴۰) و از مجاورت واگن‌های حامل کالاهای خطرناک سریع‌الاشتعال (طبقه ۳) با واگن حامل پنبه در یک قطار اجتناب شود (ماده ۲-۴۲). مستنبط از بند ب ماده ۱-۲۲ آیین‌نامه حدود مسئولیت شرکت‌های حمل و نقل ریلی، تعهد به انجام بارگیری و تخلیه به توافق طرفین بستگی دارد و در صورت تقبل انجام عملیات تخلیه و بارگیری کالا توسط صاحب کالا یا نمایندگان وی، شرکت مسئولیتی ندارد.

۵- نتیجه‌گیری

اگرچه الزامات ایمنی و نظام مسئولیت مدنی دو راهکار برای کنترل حمل و نقل کالای خطرناک است اما الزامات ایمنی که به

۲. شناسایی وظایف حمل‌کننده می‌تواند یکی از عوامل مؤثر بر مسئولیت مدنی حمل‌کننده باشد اما شرط لازم و کافی آن نیست. بررسی مبنای مسئولیت و نقش این وظایف به‌عنوان عامل مسئولیت (در صورت نقض آن) یا عامل معافیت (در صورت انجام آن) در نظام مسئولیت مدنی حاکم بر حمل و نقل کالای خطرناک، هدف پژوهش حاضر نبوده و نیازمند پژوهش مستقل با محوریت مسئولیت مدنی است که از حوصله این جستار خارج است.

3. Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR)

4. Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road (ADR)

55. Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF)

«کنوانسیون حمل‌ونقل بین‌المللی با راه‌آهن» یا «کوتیف» در نتیجه ادغام دو کنوانسیون «حمل‌ونقل بین‌المللی بار با راه‌آهن (CIM)» و کنوانسیون «حمل‌ونقل مسافر و توشه از طریق راه‌آهن (CIV)» در سال ۱۹۸۰ وضع شد. این کنوانسیون در سوم ژوئن ۱۹۹۹ در شهر «ویلنیوس» (Vilnius) مورد اصلاح نهایی قرار گرفت. قانون‌گذار ایران نیز در سال ۱۳۷۳ به کنوانسیون ۱۹۸۰ و در سال ۱۳۸۱ به پروتکل اصلاحی ۱۹۹۹ کنوانسیون کوتیف ملحق شده است (تقی‌زاده، ۱۳۹۱، ص. ۳۸).

6. Uniform Rules concerning the Contract of International Carriage of Goods by Rail- Appendix B to COTIF (CIM)

7. Regulation concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Rail- Appendix C to COTIF (RID)

۸. آیین‌نامه حمل و نقل جاده‌ای مواد خطرناک به استناد ماده ۱۴ اصلاحی مصوب ۱۳۷۶ قانون رسیدگی به تخلفات و اخذ جرائم رانندگی مصوب ۱۳۵۰، تصویب شد که ماده ۱۴ اصلاحی قانون مذکور با تصویب قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی ۱۳۸۹ نسخ شد. از این رو شاید این شبهه ایجاد شود که آیین‌نامه اجرایی حمل و نقل جاده‌ای مواد خطرناک با نسخ ماده ۱۴ قانون سال ۱۳۷۶، منسوخ باشد؛ اما باید اظهار داشت که ماده ۳۱ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۸۹ از حیث محتوا مشابه ماده ۱۴ اصلاحی مصوب ۱۳۷۶ است؛ ضمن این‌که در عمل نیز آیین‌نامه اجرایی مورداستفاده دستگاه‌های اجرایی قرار گرفته و لازم‌الاجرا است (رک. نامه معاون دادستان در امور اجتماعی و پیشگیری از وقوع جرم و حفظ حقوق عامه استان خراسان رضوی به شماره ۲۰۰۹/الف پ مورخ ۱۳۹۷/۳/۱۲ خطاب به مدیرکل راهداری و حمل و نقل جاده‌ای خراسان رضوی)؛ به علاوه آیین‌نامه جدیدی برای حمل و نقل جاده‌ای مواد خطرناک تهیه نشده و در صورت منسوخ دانستن آیین‌نامه اجرایی مصوب ۱۳۸۰، اصول ایمنی در مراحل بارگیری، نگهداری و حمل رعایت نشده و بایستی شاهد حوادث متعدد ناشی از حمل مواد خطرناک بود؛ بنابراین نمی‌توان آیین‌نامه اجرایی حمل جاده‌ای مواد خطرناک را منسوخ دانست.

اساس قانون ملی تصمیم گرفت و در حقوق ایران با توجه عرف تجاری و توافق خصوصی قضاوت کرد. از این رو شایسته است به موجب فرض قانونی، شخص مسئول بارگیری، بارچینی و تخلیه مشخص شود تا از مشکلات و اطلاع دادرسی برای رفع اختلاف در این زمینه کاسته شود. انتخاب وسیله نقلیه مناسب با ماهیت کالای خطرناک نیز از وظایف تخصصی حمل‌کننده است که در خصوص حمل و نقل داخلی از طریق جاده با ملاک مراقبت متعارف مذکور در ماده ۳۸۸ قانون تجارت و مورد حمل و نقل ریلی داخلی و مقررات سی. آی. ام. با مقررات حداکثری سنجیده می‌شود. لیکن طبق مقررات سی. ام. آر، حمل‌کننده وظیفه‌ای فراتر از حداکثر از مراقبت دارد و برای رهایی از مسئولیت بایستی علت واقعی خارجی و غیرقابل اجتناب را ثابت کند و به‌صرف اثبات انجام همه اقدامات لازم برای جلوگیری از حادثه از مسئولیت معاف نمی‌شود.

در پایان پیشنهاد می‌شود برای پویایی تجارت کالای خطرناک که مقصد آن کشورهای اروپایی است، زمینه الحاق به موافقت‌نامه ای. دی. آر. فراهم شود و از مقررات فنی و مفصل این موافقت‌نامه در زمینه حمل و نقل داخلی کالای خطرناک از طریق جاده که در حال حاضر مختصر است، استفاده شود. به علاوه شایسته است رویه قضایی دایره شروط ضمنی قرارداد حمل کالای خطرناک را در راستای ارتقاء ایمنی فرایند حمل توسعه داده و شرط به نفع اشخاص خارج از قرارداد حمل کالای خطرناک را بپذیرد تا از یک‌سو کیفیت اجرای الزامات حمل‌کننده کالای خطرناک ارتقاء یابد و از سوی دیگر بتوان برای جبران خسارت زیست محیطی و جان و مالی اشخاص ثالث از مزایای نظام مسئولیت قراردادی بهره‌مند شد.

۴- پی‌نوشت‌ها

۱. منظور از حمل‌کننده در مقررات ملی «متصدی حمل و نقل» است که در قالب بنگاه یا مؤسسه با ابزار خاص به حمل و نقل می‌پردازند (اسکینی، ۱۳۹۲، ص ۱۰۲؛ کیوان آذری، ۱۳۵۶، ص ۱۹) اما در سی. ام. آر و سی. آی. ام از شرط تصدی به حمل سخنی نگفته است؛ بنابراین این مقررات بر حمل‌کننده فاقد شرط تصدی نیز حاکم است (برای مشاهده تفصیل بحث در مورد تفاوت حمل‌کننده در مقررات سی. ام. آر. و قانون تجارت رک. محسنی و قبولی درافشان، ۱۳۹۱، صص. ۱۹۷-۱۹۸).

available at: <https://www.ilaw.com/ilaw/doc/view.htm?id=148366> & cited by Clarke, 2014, p. 936.

۱۸. «کالای خطرناک ویژه» شامل مواد منفجره و فرآورده‌های مواد منفجره و مواد رادیواکتیو است که جزو طبقه ۱ و ۷ «کتاب جامع مقررات حمل و نقل کالای خطرناک» قرار می‌گیرد. این کتاب مجموعه‌ای جامع و قابل استناد شامل مقررات یکسانی در مورد ضوابط فنی حاکم بر حمل و نقل ریلی کالای خطرناک است که توسط معاونت بهره‌برداری و سیر و حرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران با استفاده از ضوابط فنی آر. آی. دی، ضمیمه ۲ موافقت‌نامه حمل و نقل بین‌المللی بار با راه‌آهن در مورد حمل کالاهای خطرناک (Annex 2 of Agreement on International Railway Goods Transport (or SMGS), مقررات کشورهای اروپای شرقی (CIS)، استانداردهای سازمان ملل و مقررات پراکنده در مقررات عمومی سیر و حرکت و تعرفه حمل و نقل کالا و مسافر با راه‌آهن تدوین گردیده است. ماده ۳۸ مقررات عمومی سیر و حرکت به فهرست کالای خطرناک در ضمیمه ۱ و ۲ این کتاب ارجاع داده است.

۱۹. در جستار حاضر صرف‌نظر از اختلاف معنایی و آثار متفاوتی که در مورد راهننامه (consignment note/waybill) و بارنامه (bill of lading) در مقررات بین‌المللی و بارنامه در حقوق ایران وجود دارد که ذکر آن از حوصله بحث خارج است، ترجیح داده شده از اصطلاح متداول بارنامه استفاده شود. در واقع آنچه در این پژوهش «بارنامه» نامیده شده همان راهننامه یا consignment note در مقررات بین‌المللی و بارنامه در حقوق ایران است. برای اطلاع بیشتر در مورد آثار راهننامه در سی. ام. آر. و حقوق ایران (رک. محسنی و صفوی شاملو، ۱۳۹۲) و در مورد تفاوت راهننامه و بارنامه در حمل و نقل ریلی (رک. تقی زاده، ۱۳۹۵، ص. ۸۲).

20. Within the scope of their functions

۲۱. بارگیری (Loading) به معنای قرار دادن کالا داخل یا روی وسیله نقلیه، بارچینی (stowage) به معنای محکم و ایمن کردن کالا در وسیله نقلیه برای تضمین ثبات و ایمنی وسیله نقلیه و محموله و تخلیه (unloading) نیز به معنای خارج کردن محموله از وسیله نقلیه بروی زمین، انبار یا وسیله نقلیه دیگر هست (Massent & Glass, 2017, pp. 176) در تائید تفاوت بارگیری و بارچینی می‌توان رأی مورخ ۱۰ می ۱۹۹۹ از بلژیک اشاره کرد که مقرر کرد که بارچینی صرفاً عملیاتی برای جلوگیری از حرکت کالا در طول حمل هست درحالی که بارگیری قرار دادن کالا بر روی وسیله نقلیه است. قابل دسترسی در:

http://www.idit.asso.fr/_private/moteur_cmr/jurisprudence/fiche.php?num=27

۲۲. قابل دسترسی در:

http://www.idit.asso.fr/_private/moteur_cmr/jurisprudence/fiche.php?num=27

۹. تبصره ۱ ماده ۱ قانون دسترسی آزاد به شبکه حمل و نقل ریلی: «شرکت حمل و نقل ریلی، شخصیت حقوقی است که توسط اشخاص حقیقی و حقوقی با اخذ مجوز از شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران و با تأمین ناوگان (لکوموتیو و یا واگن) موردنیاز به منظور جابجایی (کالا، مسافر) تأسیس می‌گردد».

۱۰. در دانشنامه حقوق خصوصی مصلحت عمومی مصالحی است که «غرض از آن حفظ منافع عمومی باشد یا این‌که مایه قیام زندگی عموم مردم باشد» (انصاری و طاهری، ۱۳۸۴، ص ۱۸۵۴) و منفعت عمومی منفعتی است که «زمینه بهره‌مندی از آن برای عموم مردم فراهم بوده به نحوی که همگان بتوانند از آن استفاده کنند برخلاف منفعت اختصاصی که به فرد یا افراد و گروه‌های ویژه اختصاص دارد» (انصاری و طاهری، ۱۳۸۴، ص ۱۱۹۵). برخی دیگر (راسخ و بیات کمیته‌ی، ۱۳۹۰) نیز مصلحت عمومی را در معنای منفعت عمومی به کار بردند. با وجود این بعضی (منصوریان و شیبانی، ۱۳۹۵، ص ۱۲۰) قائل به این شدند که مصلحت ناظر به راهکاری برای گزینش آنچه که در بردارنده منافع جامعه است؛ در فرضی که امکان توسل به راهکارهای عادی نیست و با وجود قربت مقهومی با منفعت عمومی با آن متفاوت است و برخی دیگر (حاج‌زاده، ۱۳۹۳، ص ۱۴) منفعت عمومی را یکی از مصادیق مصلحت می‌دانند. صرف نظر از اختلاف نظرهای موجود، در پژوهش حاضر «منفعت عمومی» در معنای نفع بالقوه همگان محل بحث است و در صورتی که مصلحت عمومی در این معنا به کار رود موضوع جستار حاضر قرار می‌گیرد.

11. Competent professional carrier

12. Mustil

13. Silber v. Islander Trucking [1985] 2 Lloyd's Rep 243, 245.

پرونده به این شرح بوده که کالاهای مورد ادعا از Reggio Calabria به مقصد پاریس حمل می‌شد. راننده متهم کامیون را در یک بزرگراه پارک می‌کند. کالاها توسط دزدان مسلح ربوده می‌شود و سؤالی که مطرح می‌شود این است که این شرایط طبق بند ۲ ماده ۱۷ غیرقابل اجتناب بوده است یا خیر؟ (<https://www.ilaw.com/ilaw/doc/view.htm?id=14999>) در این پرونده، قاضی موسیتیل رأی داد که نمی‌توان از عامل معافیت استفاده کرد زیرا اگرچه راننده کامیون مرتکب تقصیر نشده است اما حمل‌کننده می‌توانست اقداماتی برای جلوگیری از دزدیده شدن کالا مانند در استخدام گرفتن راننده دوم، پارک کردن در محل دارای محافظ انجام دهد (Baughen, 2009, pp. 194).

14. Could not avoid even with the utmost care

15. Circumstances which the carrier could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent.

۱۶. برخی نیز (Czerwenka, 2016, pp. 534-535) عبارت ماده ۱۰۹۸ کتاب هشتم قانون مدنی هلند که شبیه عبارت ماده ۳۸۶ قانون تجارت ایران است را تکلیفی خفیف‌تر از حداکثر مراقبت می‌دانند.

17. Cf. Centrocoop Export-Import SA v. Brit European Transport [1984] 2 Lloyd's Rep. 618,

۵- مراجع

- اسکینی، ر.، (۱۳۹۲)، "حقوق تجارت: کلیات، معاملات، تجار و سازمان‌دهی فعالیت تجاری". چاپ هفدهم، تهران، سازمان مطالعه و تدوین کتب علوم انسانی دانشگاه‌ها (سمت).
- السان، م.، (۱۳۸۷)، "تعهد ایمنی متصدی حمل و نقل در قرارداد حمل و نقل کالاهای خطرناک"، پژوهشنامه حمل و نقل، سال پنجم، شماره سوم، ص. ۲۲۳-۲۰۷.
- انصاری، م.، طاهری، م. ع.، (۱۳۸۴)، "دانشنامه حقوق خصوصی"، جلد سوم، چاپ اول، تهران، انتشارات محراب فکر.
- ایزانلو، م؛ و صمدی، ا.، (۱۳۹۲)، "مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل در حقوق ایران و کنوانسیون‌های بین‌المللی (ورشو-سی ام آر)"، پژوهشنامه حمل و نقل، سال دهم، شماره چهارم، ص. ۴۰۰-۳۹۱.
- آیین‌نامه اجرایی حدود مسئولیت شرکت‌های حمل و نقل ریلی در مقابل صاحبان کالا و مسافران و نحوه ایفای آن، (۱۳۹۲).
- آیین‌نامه اجرایی حمل و نقل جاده‌ای مواد خطرناک، (۱۳۸۰).
- بادینی، ح.، عباسی، س.، (۱۳۹۶)، "ارزیابی مسئولیت مدنی و مقررات ایمنی در پیشگیری از فعالیت‌های خطرآفرین"، مجله حقوقی دادگستری، سال ۸۱، شماره ۹۹، ص ۵۸-۳۲.
- تقی‌زاده، ا.، (۱۳۹۱)، "بررسی تطبیقی و تحلیلی مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل حقوق داخلی با مسئولیت متصدی حمل و نقل ریلی بر اساس کنوانسیون کوتیف"، پژوهشنامه حمل و نقل، سال نهم، شماره اول، ص. ۴۴-۲۹.
- تقی‌زاده، ا.، (۱۳۹۵)، "حقوق حمل و نقل ریلی"، چاپ اول، تهران، انتشارات مجد.
- جباری، م.، حسن نژاد، م؛ و ولایی، ن.، (۱۳۹۳)، بررسی موارد معافیت متصدی حمل و نقل جاده‌ای کالا و شرایط استنادی آن‌ها کنوانسیون حمل و نقل بین‌المللی کالا (سی. ام. آر.). فصلنامه پژوهش حقوق خصوصی، سال دوم، شماره هفتم، ص. ۷۲-۳۹.
- حاج‌زاده، ه. (۱۳۹۳). "آشنایی با مفاهیم حقوق عمومی؛ بررسی مفهوم منفعت عمومی"، گزارش پژوهشی پژوهشکده شورای نگهبان، تهران: دفتر مطالعات نظام‌سازی اسلامی.
- خدمتگزار، م.، (۱۳۸۹)، "تعهد ایمنی در قراردادها"، چاپ اول، انتشارات جنگل.
- راسخ، م.، بیات کمیتکی، م.، (۱۳۹۰)، "مفهوم مصلحت عمومی"، مجله تحقیقات حقوقی، دوره چهاردهم، شماره چهارم، ص. ۹۳-۱۱۹.
- شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران، کمیسیون عالی سوانح راه‌آهن و شرکت فنی و مهندسی ریلی آرمیتا ایمن، (۱۳۹۲)، "مقررات عمومی سیر و حرکت راه‌آهن"، تهران، اداره کل روابط عمومی راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران.
- صفایی، س. ح.؛ و رحیمی، ح.، (۱۳۹۷)، "مسئولیت مدنی (الزامات خارج از قرارداد)"، چاپ یازدهم، تهران، انتشارات سمت.
- غریبه، ع.، (۱۳۸۸)، "آثار حقوقی مسئولیت متصدی حمل و نقل جاده‌ای"، مجله کانون وکلای دادگستری، شماره سیزدهم، ص. ۶۵-۱۰۳.
- قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون قرارداد حمل و نقل بین‌المللی کالا از طریق جاده و پروتکل الحاقی آن، (۱۳۷۶).
- قانون تجارت ایران، (۱۳۱۱).
- کاتوزیان، ن. (۱۳۷۴)، "حقوق مدنی، الزام‌های خارج از قرارداد: ضمان قهری"، جلد اول، چاپ اول، انتشارات دانشگاه تهران.
- کاتوزیان، ن. (۱۳۸۷)، "قواعد عمومی قراردادها"، جلد سوم، چاپ پنجم، شرکت سهامی انتشار.
- کاتوزیان، ن.، (۱۳۹۰)، "مقدمه علم حقوق و مطالعه در نظام حقوقی ایران". چاپ هفتاد و هفتم، تهران، شرکت سهامی انتشار.
- کیوان آذری، آ.، (۱۳۵۶)، "نقدی بر ماده ۳ قانون تجارت"، فصلنامه دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دوره بیست، شماره صفر، ص. ۷-۳۳.
- محسنی، س. و رباطی، م.، (۱۳۹۶)، "مسئولیت حمل‌کننده در اثر فعل یا ترک فعل غیر در کنوانسیون قرارداد حمل و نقل بین‌المللی کالا از طریق جاده (CMR)"، فصلنامه مطالعات حقوق تطبیقی، دوره هشتم، شماره دوم، ص. ۷۱۱-۷۳۲.
- محسنی، س؛ و صفوی شاملو، ح.، (۱۳۹۲)، "راهنامه در کنوانسیون CMR"، فصلنامه مطالعات حقوق تطبیقی، دوره چهارم، شماره دوم، ص. ۱۲۳-۱۳۶.

- No. 4, pp.533-541.
- European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road (ADR), (1957), Available at: https://www.unece.org/trans/danger/publi/adr/adr_e.html>2020/10/17.
 - Loewe, R., (1976), "Commentary on the Convention of 19 May 1956 on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR)", Available at: folk.uio.no/erikro/WWW/cog/commenryCMR.pdf>2020/10/17.
 - Lu, C., (2009), "A comparative study of liability arising from the carriage of dangerous goods between Chinese and English Law", Thesis for the degree of Doctor of Philosophy in Law, South West England; Devon: University of Exeter.
 - Messent, A. & Glass, D., (2017), "CMR: Contracts for the International Carriage of Goods by Road", 4th ed. New York: Informa Law from Routledge.
 - Ogus, A. (2007). "The Relationship between Regulation and Tort Law: Goals and Strategies". In *Tort and Regulatory Law* (pp. 377-389). Springer, Vienna
 - Quigley, I., (2006), "Freight Carrier's Liability under the CMR convention 1956", *Acta Oeconomica Pragensia*, Vol. 14, No. 4, pp. 41-45.
 - Regulation concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Rail- Appendix C to COTIF, (RID), (1999), <https://www.cit-rail.org/en/rail-transport-law/cotif/>> 2020/10/17.
 - Stevens, F., (2004), "Towards a liability regime for road carriage: the European experience: the CMR Convention", *SATC 2004*, pp. 706-713.
 - - Uniform Rules concerning the Contract of International Carriage of Goods by Rail - Appendix B to COTIF, (CIM), (1999), Available at: <https://www.cit-rail.org/en/rail-transport-law/cotif/>> 2020/10/17.
 - محسنی، س؛ و قبولی‌درافشان، س. م. م. (۱۳۹۱)، "شرایط اعمال کنوانسیون قرارداد حمل و نقل بین‌المللی کالا از طریق جاده (CMR)", فصلنامه دیدگاه‌های حقوق قضایی، دوره هفدهم، شماره پنجاه و پنج، ص. ۱۸۹-۲۱۶.
 - منصوریان، ن. ع.، شیبانی، ع. (۱۳۹۵)، مفهوم منفعت عمومی و جایگاه آن در قانونگذاری"، دو فصلنامه دیدگاه‌های حقوق قضایی، دوره ۲۱، شماره ۷۵ و ۷۶، ص. ۱۱۷-۱۴۲.
 - Baughen, S., (2009). "Shipping law", 4th ed., New York & London: Routledge-Cavendish.
 - Clarke, M. A. & Yates, D., (2014), "Contracts of Carriage by Land and Air", 2th ed., New York: Informa Law from Routledge.
 - Clarke, M. A., (2014), "International carriage of goods by road: CMR", 6th ed., New York: Informa Law from Routledge.
 - Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR), (1956), Available at: www.jus.uio.no/lm/un.cmr.road.carriage.contract.convention.1956/doc.html>2020/10/17.
 - Court Case, *Centrocoop Export-Import SA v. Brit European Transport* [1984] 2 Lloyd's Rep. 618, available at: <https://www.ilaw.com/ilaw/doc/view.htm?id=148366>>2019/2/6.
 - Court case, *Cour d'Appel d'Anvers (Belgium) (Summ.)Text: Jurisprudence du Port d'Anvers 2000, 212 - 229, Belgium, 10/5/1999*, available at: http://www.idit.asso.fr/_private/moteurCMR/jurisprudence/fiche.php?num=27>2019/2/6.
 - Court Case, *Silber v. Islander Trucking* [1985] 2 Lloyd's Rep 243, 245 Mustill J. 1985. Available at: <https://www.ilaw.com/ilaw/doc/view.htm?id=149999>>2019/2/6.
 - Czerwenka, B., (2016), "the concept of 'unavoidable circumstances' in Article 17, para 2, of the CMR in light of German jurisprudence", *Uniform Law Review*, Vol. 21,

Requirements for Carrier of Dangerous Goods in National and International Regulations Governing Land (Rail/Road) Transportation of goods

Sayyedah Farzaneh Yousefi, Ph.D., Student, Ferdowsi University of Mashhad, Mashhad, Iran.

Saeed Mohseni, Associate Professor, Department of Private Law, Faculty of Law & Political Sciences, Ferdowsi University of Mashhad, Mashhad, Iran.

Sayyed Mohammad Mahdi Qabuli Dorafshan, Associate Professor, Department of Private Law, Faculty of Law & Political Sciences, Ferdowsi University of Mashhad, Mashhad, Iran.

E-mail :s-mohseni@um.ac.ir

Received: June 2020-Accepted: November 2020

ABSTRACT

However, the land transportation of dangerous goods via rail or road plays an effective role in development of business transactions and meeting the industrial requirements, it has a potential danger to the human life and property as well as the environment health. Therefore, the national and international regulations have passed specific requirements for the persons involved in transportation of such goods in order to prevent any incident and minimize the respective effects. In addition, some of the requirements have a contractual source which is imposed on the carrier in order to provide the utmost private and public interest. The carrier of dangerous goods is one of the parties to the transportation contract who plays an important role in monitoring the dangers resulted from transportation of such goods. The present research with a descriptive-analytic method intends to explain all the exclusive duties of the dangerous goods carrier by taking into consideration the contract of carriage and the international regulations governing the land transportation in comparison with those of in Iran. The conclusion of the research shows that the carrier who is aware of the dangerous nature of the goods is required to take the utmost care of the safety of the transportation process in order to prevent damage and protect the public interest. He/She has to take the utmost care in employing the experienced and trained staff, carrying out proper load, stowage and unloads, using vehicle appropriate for carriage of dangerous goods and checking the appearance of the cargo. However, in some regulations, it is not enough to take the utmost care for using the appropriate vehicle but the carrier shall provide the real and unavoidable proof in order to relieve of liability.

Keywords: Dangerous Goods, Rail Transportation, Road Transportation, Carrier, Utmost Care