

مقاله علمی پژوهشی

مطالعه تطبیقی حمل و نقل کالاهای خطرناک از منظر حقوق ایران و کنوانسیون حمل و نقل کالاهای خطرناک

مصطفی السان^{۱*}، داوود نصیران^۲، ناصر عباسپور فتاح^۳

۱. دانشیار حقوق، دانشگاه شهید بهشتی، تهران، ایران

۲. استادیار حقوق، دانشگاه آزاد اسلامی، واحد نجف‌آباد، اصفهان، ایران

۳. دانشجوی دکتری حقوق خصوصی، دانشگاه آزاد اسلامی، واحد نجف‌آباد، اصفهان، ایران

(دریافت: ۱۳۹۹/۰۷/۰۸ پذیرش: ۱۴۰۱/۰۱/۱۴)

A Comparative Study of The Transportation of Dangerous Goods from Perspective of Iranian Law and Communication for Carriage Dangerous Goods and Substance by Road (ADR)

Mostafa Elsan^{*1}, Davood Nasiran², Naser Abbaspour Fattah³

1. Associate Professor of Law, Shahid Beheshti University, Tehran, Iran

2. Assistant Professor of Law, Islamic Azad University, Najafabad Branche, Isfahan, Iran

3. Ph.D. Student of Private Law, Islamic Azad University, Najafabad Branche, Isfahan, Iran

(Received: 29/Sep/2020

Accepted: 03/Apr/2022)

Abstract

Transportation of dangerous goods is considered by legal systems and international conventions such as the Convention on the Transport of Dangerous Goods. Hazardous goods are substances that are inherently hazardous to the health or health of humans, animals and the environment. The purpose of this study, which has been done by library and documentary methods, is a comparative study of the transport of dangerous goods from the perspective of Iran and the Convention on the Transport of Dangerous Goods. Studies show that the Iranian legal system has not yet prepared specific rules and regulations in this regard, and only with the help of relevant laws can we understand the approach of the Iranian legal system to this issue. The convention addresses the issue more comprehensively and bases the responsibility of the transport operator on "safety theory". Therefore, it is necessary to formulate comprehensive regulations with legal leverage and guarantee effective implementation, using the rules and regulations contained in the Convention by the legislator of Iran.

Key words: Dangerous Goods, Iranian Law, Convention the Carriage of Dangerous, Goods Carrier, Sender.

چکیده

حمل و نقل کالاهای خطرناک مورد اهتمام نظام‌های حقوقی و کنوانسیون‌های بین‌المللی همچون کنوانسیون حمل و نقل کالاهای خطرناک است. منظور از کالاهای خطرناک، موادی هستند که نسبت به بهداشت و سلامت انسان، حیوان و محیط زیست به طور ذاتی خطرناک هستند. هدف پژوهش حاضر که به روش کتابخانه‌ای و اسنادی انجام گرفته، مطالعه تطبیقی حمل و نقل کالاهای خطرناک از منظر حقوق ایران و کنوانسیون حمل و نقل کالاهای خطرناک است. مطالعات نشان می‌دهد که نظام حقوقی ایران هنوز ضوابط و مقررات خاصی در این مورد تدارک ندیده و فقط با استعانت از قوانین مرتبط می‌توان به کم و کیف رویکرد نظام حقوقی ایران به این موضوع پی برد. کنوانسیون، موضوع را با جامعیت بیشتری طرح کرده و مسئولیت متصدی حمل و نقل را بر «نظریه ایمنی» ایفاد نموده است. بنابراین، تدوین مقرراتی جامع با اهرم‌های قانونی و ضمانت اجرای مؤثر با بهره‌گیری از مقررات و ضوابط مندرج در کنوانسیون از طرف قانون‌گذار ایران ضرورت دارد.

کلیدواژه‌ها: کالاهای خطرناک، حقوق ایران، کنوانسیون حمل و نقل کالاهای خطرناک، متصدی حمل و نقل، ارسال کننده.

مقدمه

تجارت و حمل و نقل کالا تاریخچه‌ای به بلندای حیات متمدنانه بشر دارد و به‌طور روزافزون اهمیت و ضرورت آن در پیشرفت و بهبود زندگی بشر نمود بیشتری می‌یابد؛ طوری که اقتصاددانان از تجارت به‌عنوان موتور اقتصاد ملی یاد می‌کنند. امروزه در گستره جهانی حدود هفت میلیارد تن کالا در سال به‌طور زمینی (جاده‌ای و ریلی)، دریایی و هوایی جابه‌جا می‌شود که معادل ارزی آن در سال ۲۰۱۹ حدود نوزده تریلیون دلار برآورد شد. (دنیای اقتصاد، ۱۳۹۹/۰۶/۲۷) در این میان بعضی از کالاها به لحاظ خطرات احتمالی آنها از لحاظ زیست محیطی، انسانی و آسیب‌رسانی به تأسیسات ملی در زمره محصولات خطرناک قرار می‌گیرند که اهم آنها مایعات و جامدات قابل اشتعال، گازها و مواد خورنده بوده و ملموس‌ترین آنها نیز حامل‌های مشخصی هستند که به وسیله تانکرها حمل می‌شوند و بر اساس آمار سازمان ملل، حدود نیمی از بارهای حمل شده در زمره مواد خطرناک هستند.

آیین‌نامه اجرایی ۱۳۸۰ دربند ماده ۱، موارد خطرناک را چنین تعریف کرده است: «موادی که نسبت به بهداشت یا سلامت انسان، حیوان و محیط‌زیست ذاتاً خطرناک بوده و مشمول یکی از طبقه‌بندی‌های نه‌گانه مذکور هستند». سپس بند مزبور مواد خطرناک را در نه بند احصاء کرده است. به نظر می‌رسد که طبقه‌بندی فوق از مقررات ADR اقتباس شده باشد. (محمدزاده وادقانی، ۱۳۸۱: ۲۱)

به لحاظ حساسیت موضوع از سال‌های پس از جنگ جهانی دوم، کشورهای عضو اتحادیه اروپا در سال ۱۹۵۶ بر آن شدند که توافق‌نامه‌ای در سطح کشورهای عضو که در آن تاریخ حدود ۱۲ کشور بودند، تنظیم بکنند. این موافقت‌نامه در سپتامبر ۱۹۵۷ با عنوان «موافقت‌نامه حمل و نقل جاده‌ای کالا و محصولات خطرناک»^۱ در ژنو منعقد شد و سرانجام در سال ۱۹۸۶ در سطح کشورهای متعاقد به مرحله اجرا درآمد و امروزه حدود پنجاه کشور به این موافقت‌نامه ملحق شده‌اند و کشور ایران نیز در تلاش برای پیوستن به آن است. (السان، ۱۳۸۷: ۱۱) لازم به ذکر است که هنوز در حقوق داخلی ایران، مقررات خاصی در این باره وجود ندارد و بررسی موضوع را باید با توجه به قانون دریایی مصوب ۱۳۴۳، قانون الحاقی دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون قرارداد حمل و نقل بین‌المللی کالا

از طریق جاده و پروتکل اصلاحی آن مصوب ۱۳۷۶ و مقررات قانون تجارت درباره حمل و نقل و آیین‌نامه اجرایی حمل و نقل جاده‌ای موارد خطرناک مصوب ۱۳۸۰/۱۲/۱۲ هیأت دولت به انجام رساند.

پژوهش حاضر براساس روش توصیفی- تطبیقی و به شیوه کتابخانه‌ای و با استفاده از قوانین، اسناد و منابع مکتوب انجام گرفته است. فرضیه اساسی پژوهش حاضر بررسی این مسئله است که نظام حقوقی ما در خصوص حمل و نقل کالاهای خطرناک که ایهامات و خلأهای اساسی دارد و درباره معافیت ارسال‌کننده و متصدی حمل و نقل کالاهای خطرناک از تعهدات، شفاف‌سازی‌های لازم صورت گرفته است یا خیر؟ در این راستا در ابتدا وضعیت و جایگاه قانونی حمل و نقل کالاهای خطرناک از منظر حقوق ایران و سپس از نگاه کنوانسیون مورد تحلیل قرار می‌گیرد و در مبحث بعدی معافیت متصدی حمل و نقل از تعهدات، تشریح و تبیین می‌شود و سرانجام با نتیجه‌گیری تطبیقی این پژوهش به پایان می‌رسد.

مفاهیم نظری

۱. مفهوم کالا

کالا شیئی ملموس و قابل رؤیت است که می‌توان آن را از بازار جهت مصرف یا فروش تهیه کرد و قابلیت انباشت و ذخیره-سازی را دارد. به عبارت دیگر، هر چیزی که قابلیت مصرف و مبادله داشته باشد، کالا نامیده می‌شود. (ریعی، ۱۳۹۶: ۱۲)

در مبادله، کالا دارای «عوض» است. این «عوض» می‌تواند پول، کالایی دیگر، خدمت یا ترکیبی از آنها باشد. کالا را با معیارهای مختلفی طبقه‌بندی می‌کنند. از جمله آنها می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:

۱. به اعتبار نحوه و هدف استفاده از کالا، به کالاهای مصرفی، واسطه‌ای و سرمایه‌ای طبقه‌بندی می‌شود.
۲. به اعتبار اولویت نیاز جامعه، به کالاهای اساسی، ضروری و غیر ضروری طبقه‌بندی می‌شود.
۳. به اعتبار منشأ تولید، به کالاهای کشاورزی، صنعتی، مدنی و نظایر آن طبقه‌بندی می‌شود.

۴. به اعتبار اهمیت ملی، کالاها به استراتژیک و غیر استراتژیک تقسیم می‌شوند و منظور از کالاهای استراتژیک، کالایی است که وجود آن برای یک کشور حیاتی است و نبود آن، کشور را دچار بحران شدید اقتصادی و سیاسی می‌کند، مانند گندم و نفت. اهمیت استراتژیک کالاها بستگی به نوع کشور و زمان مصرف و فرهنگ مصرفی مردم دارد. مثلاً

1. European Agreement for carriage Dangerous goods and substnce by Road (ADR).

(SOLAS) در فصل هفتم خود در تعریف کالاهای خطرناک آورده است: «به مواد یا محصولاتی که هنگام عملیات جابه‌جایی، بارگیری، تخلیه و نگهداری ممکن است موجب انفجار، تشعشع، آتش‌سوزی، خرابی پیرامونی و همچنین باعث مرگ، آسیب یا بیماری انسان یا حیوان و یا تأثیر بر محیط زیست گردند، کالای خطرناک گفته می‌شود». (اعظمی زنگنه، ۱۳۹۸: ۱۸)

تعریف فوق، تا حدودی جامع است، لیکن برای اینکه بتوان تعریف کامل‌تری از مواد خطرناک ارائه داد، لازم است که ابتدا اقسام کالا و مواد خطرناک بیان شود. بر اساس آخرین تقسیم‌بندی‌های ارائه‌شده در مقررات ADR که توسط کمیته کارشناسان کالاهای خطرناک تهیه شده است، کالاهای خطرناک بر اساس میزان خطر موجود به ۹ طبقه ذیل تقسیم‌بندی می‌شود:

طبقه اول) مواد و محصولات منفجره: محصولات و کالاهایی که با مواد منفجره انباشته شده‌اند و محصولاتی که ایجاد آتش‌سوزی و احتراق می‌کنند که خود این طبقه، به ۶ دسته تقسیم می‌شود.

طبقه دوم) مشتمل بر گازهای تحت فشار مایع‌نشده و گازهای نامحلول که تحت فشار است. «پروپان» و گازهای غیرقابل اشتعال مانند «کربن» و «دی اکسید هلیوم» می‌باشد. گازهای «اکسیژن» نیز فقط برای مصرف در سیلندر و گازهای سمی مانند «کربن منو اکسید» است.

طبقه سوم) شامل مایعات قابل اشتعال که شامل ۳ دسته هستند:

الف) مایعات با قابلیت اشتعال زیاد و درجه جوش کمتر یا مساوی ۳۵ درجه سانتیگراد.

ب) مایعات با قابلیت اشتعال زیاد با شروع درجه جوش بیشتر از ۳۵ درجه سانتیگراد.

ج) مایعات با قابلیت اشتعال زیاد با نقطه اشتعال ۲۳ درجه سانتیگراد یا بیشتر.

طبقه چهارم) این طبقه به سه دسته تقسیم می‌شوند:

الف) مواد جامد قابل اشتعال

ب) مواد خود فروز

ج) موادی که در تماس با آب، گازهای قابل اشتعال تولید می‌کند.

طبقه پنجم) دو دسته است:

الف) مواد اکسیدکننده

ب) پراکسیدهای آلی

اهمیت استراتژیک نفت در فصل زمستان بیشتر است و یا اسلحه و مهمات در زمان جنگ اهمیت استراتژیک فوق‌العاده پیدا می‌کند. در کشورهای پیشرفته «چیپ کامپیوتر» کالای استراتژیک است، در حالی که در کشورهای عقب‌نگه داشته شده «اقلام خوراکی» مهم‌تر است. (اعلائی فرد، ۱۳۹۷: ۲۷)

در واقع منظور از کالا، اشیا و اموالی است که دارای ارزش اقتصادی و مبادلاتی (مادی) بوده و اصطلاح بار یا محموله در مورد آنها صادق باشد. به عبارت دیگر، کالا «... شامل هرگونه محموله اعم از اموال منقول و اشیاء...» دیگر است که برای نقل و انتقال آنها قرارداد حمل منعقد می‌شود، اما در برخی موارد دیده می‌شود که مقررات خاصی، مواردی که عنوان بار بر آنها صدق می‌کند را به دلایلی از شمول مقررات خود خارج کرده‌اند. مثل ماده ۳۹۴ قانون تجارت در مورد کالاهای پستی، بند ۳ ماده ۵۲ ق.د در مورد حمل حیوانات زنده (ستوده تهرانی، ۱۳۹۵: ۵۰) و بند ۴ ماده ۱ کنوانسیون^۱ CMR در مورد اثاثیه منزل و کالاهای پستی.

۲. مفهوم کالاهای خطرناک

در مقدمه باید گفت که در مقررات CIM ضوابط خاصی در مورد حمل کالاهای خطرناک تعیین نشده و این امر به قواعد دیگری که به طور اخص در این زمینه پیش‌بینی شده ارجاع شده است. مقررات یکنواخت ADR راجع به حمل و نقل کالاهای خطرناک کنوانسیون است که به طور اختصاصی در مورد شیوه حمل کالاهای خطرناک، نوع بسته‌بندی، نحوه بارگیری، تخلیه و ... دارای ضوابط و مقررات خاصی بوده و در کشورهایی که عضو کنوانسیون هستند، لازم‌الرعایه است. (Carbonnier, 2016: 327) از آنجایی که در مقررات مورد بحث تعریف خاصی از کالاهای خطرناک نشده و تنها به ذکر اقسام آنها بسنده شده، بنابراین به منظور بیان مفهوم آن لازم است تعاریفی که تاکنون از آنها شده است، ارائه و سپس احکام آن بیان شود.

در تعریف مواد خطرناک گفته شده «مواد خطرناک موادی هستند که نسبت به بهداشت یا سلامت انسان، حیوان و محیط زیست به طور ذاتی خطرناک هستند». (شیخ الاسلامی، ۱۳۹۸: ۵۰) کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا^۲

1. Convention Marchandise Routiere (Convention of the Contract for the Goods by road international carriage).
2. International convention for the safety of life a sea (SOLAS)

ایجاد شود، به عنوان مبنای خطرناک بودن آن کالا محسوب کرد. برای نمونه، سنگ‌های معدنی بزرگ همچون سنگ آهن، در صورتی که با زنجیر و سیم بکسل باربندی نشود، در سربالایی و سراسیبی می‌توانند خطرات عمده‌ای را برای خودروها و تأسیسات اطراف ایجاد کنند، اما هیچ کس چنین کالایی را در زمره کالاهای خطرناک محسوب نمی‌کند. (Hill, 2019: 121)

از سوی دیگر، در صنعت حمل و نقل باید «گازها» را نیز کالا محسوب داشت؛ چراکه در واقع، گازهای سمی چون کلرین^۱، آمونیاک^۲ و گازهای قابل اشتعال مانند استیلن^۳ و ال پی جی^۴ در زمره مواد خطرناک به شمار می‌آیند. درجه و نوع خطر کالاهای مذکور آن چنان متفاوت است که جز با آشنایی علمی و فنی به خاصیت شیمیایی آنها نمی‌توان از بروز خطر جلوگیری کرد. برای مثال فسفر سفید^۵، در معرض هوای آزاد، خود به خود می‌سوزد یا کربید کلسیم^۶ در صورتی که نم بخورد، خطرزا می‌شود.

برخی از مواد دارای مخاطرات فرعی نیز هستند که به اندازه خطر اصلی آنها دارای اهمیت نیست. برای مثال، آمونیاک بدون آب در زمره گازهای سمی به شمار می‌آید و از این جهت می‌تواند منجر به مرگ شود، اما این گاز خطر فرعی نیز دارد: این ماده خورنده^۷ پوست و آهن است.

اثر حقوقی شناسایی دو نوع خطر برای یک ماده را نمی‌توان انکار کرد. از یک طرف، گاز مذکور در طبقه‌بندی کالاهای خطرناک هم در دسته گازهای سمی و هم در دسته مواد خورنده جای می‌گیرد و از سوی دیگر، در تابلوها و نمایه‌های مربوط به اطلاعات علمی و هشدارهای مربوط به این نوع کالا باید هر دو نوع خطر درج شود. (Weill, 2015: 451)

بعضی از مواد، اگرچه ماهیتاً خطرناک نیستند، اما در صورت تحقق شرایط خاصی می‌توان آنها را خطرناک شمرد. برای مثال اگر گازوئیل همراه با مایعات قابل اشتعال همچون بنزین حمل شود، خود در زمره مواد قابل اشتعال و در نتیجه خطرناک به حساب می‌آید.

در پایان این فراز و در تعریف کالاهای خطرناک باید گفت

طبقه ششم) مشتمل بر محصولات سمی و مواد و محصولات متعفن که باعث ایجاد نشر بیماری‌های عفونی می‌شوند. این طبقه به دو دسته تقسیم می‌شوند:

الف) مواد سمی

ب) مواد میکروبی

طبقه هفتم) مواد رادیواکتیو: به موادی اطلاق می‌شود که به طور ناگهانی از خود تشعشع ساطع می‌کنند.

طبقه هشتم) مواد خورنده و اسیدها: موادی جامد یا مایع که موجب واکنش‌های شیمیایی برای بافت‌های زنده، کالاهای و سایر وسایل و تجهیزات می‌شود. نظیر «هیدروکلریک اسید» یا «سدیم هیدروکسید».

طبقه نهم) سایر مواد و محصولات خطرناک که در سایر طبقات قرار ندارند و موادی هستند که بالقوه خطرناکند و خطر آنها به نسبت کم است. (Bacache, 2017: 199)

بدین سان از مجموع تعاریفی که در فوق ارائه شد و نیز از انواع و اقسام مواد خطرناک می‌توان در تعریف این نوع کالاهای و مواد گفت که: «موادی هستند که به دلیل طبیعت خاصشان ممکن است در زمان جابه‌جایی، بارگیری، حمل، تخلیه و نگهداری باعث وقوع انفجار، آتش‌سوزی، خرابی تجهیزات فنی و یا خرابی بارها و نیز مرگ، مسمومیت و سوختگی گردند و لازم است که در حمل آنها از تجهیزات و وسایل خاصی استفاده شود». (Savir & Albion, 2018: 162)

اکثر کنوانسیون‌های بین‌المللی و مقررات داخلی کشورها از ارائه تعریفی جامع برای «کالاهای خطرناک» خودداری کرده‌اند. علت این امر شاید بدهات تعریف این نوع کالاهای یا سختی تشخیص تمام مصادیق آن باشد. به نظر می‌رسد که همین دلیل اخیر است که موجب خودداری قانون‌گذاران از ورود به بحث تعریف این کالاهای شده و ایشان سعی کرده‌اند که با طبقه‌بندی کالاهای خطرناک به جای تعریف آنها، زمینه تشخیص دقیق این نوع کالاهای را فراهم سازند. برای مثال در توافق‌نامه اروپایی درباره حمل و نقل بین‌المللی کالاهای خطرناک (ADR)، کالاهای خطرناک از حیث نوع خطر (انفجاری، سمی، قابل اشتعال، خورنده و...) طبقه‌بندی شده‌اند. (السان، ۱۳۸۷: ۲۰۷)

در تعریف کالاهای خطرناک، چنان که برخی از نویسندگان نیز به حق گفته‌اند، باید به ماهیت ذاتی کالاهای توجه کرد. بنابراین، در خطرناک بودن کالاهایی همچون بنزین، نیتروگلیسرین، استن و سیانور نباید تردید کرد. با این حال، نمی‌توان خطری را که در شرایط کاملاً استثنایی ممکن است

1. Chlorine (Gas)
2. Ammonia
3. Acetylene
4. LPG
5. White Phosphorus
6. Calcium Carbide
7. Corrosive

نقل، انبار کردن، نحوه اطفای حریق، استفاده از تجهیزات ایمنی، اطلاعات بهداشتی، پیشگیری و کمک‌های اولیه پس از بروز سانحه و امثال اینها در آن برچسب درج شود.

۷. ظروف بسته‌بندی: در بسته‌بندی کالاهای خطرناک لازم است که از ظروفی استفاده شود که مانع از آسیب دیدن آن کالا و بروز خطرات احتمالی شود. بنابراین، مواد و ساخت ظروف بسته‌بندی مهم هستند.

۸. رعایت ضوابط حمل و نقل: در حمل و نقل کالاهای خطرناک، رعایت ضوابطی همچون مراقبت‌های ویژه، اصول بارگیری، تخلیه و سایر مقررات ایمنی باید اعمال شود. (Savil & Albion, 2018: 172)

۴. مفهوم محصول

هر آنچه را که در نتیجه کار انسان حاصل شود، «محصول» گویند. طبق ماده ۲ قانون مسئولیت ناشی از عیب تولید مصوب ۱۵ دسامبر ۱۹۸۵ آلمان، محصول به اموال منقولی گفته می‌شود که به طور مستقیم یا به صورت تابعی از مال غیر منقول مورد استفاده قرار گیرد. در قوانین سایر کشورها نیز محصول شامل مال منقول دانسته شده، اعم از اینکه آن مال جزئی از مال منقول و غیر منقول دیگر باشد. (کاتوزیان، ۱۳۹۳: ۸۳)

بدین ترتیب آجری که در ساختمان به کار رفته، محصول منقول است؛ هرچند که به طور تبعی در زمره اموال غیر منقول قرار گرفته است. در مجموع با در نظر گرفتن حقوق و مصالح مصرف‌کننده، در یک تعریف موسع می‌توان گفت محصول عبارت است از: «همه مصنوعات ساخت دست بشر و کالاهای صنعتی ساخته‌شده در کارخانجات و محصولات کشاورزی، با این شرایط که با استفاده از عناوین و علائم تجاری، بسته‌بندی و در سطح گسترده عرضه شده‌اند و نیز خدمات»^۱.

از جمله مفاهیم جانبی «محصول» عبارت‌اند از: الف) محصول جانبی یا فرعی^۲: ماده یا محصول به دست آمده از فرایند تولیدی که اساساً برای تولید محصول دیگر در نظر گرفته شده باشد. هزینه گذشت یک محصول جانبی عملاً

که «کالاهای خطرناک به گازها، مایعات و جامداتی اطلاق می‌شود که ذاتاً یا در صورت همراه بودن با کالاهای دیگر، برای کالاهای دیگر، جان انسان‌ها یا محیط زیست زیان‌آور باشند». در این تعریف و در مطالعات بعدی باید جایگاه مواد رادیواکتیو و پرتوهای اتمی را برجسته کرد؛ زیرا برخلاف کالاهای خطرناک دیگر که زیان‌بار بودن آنها محدود به قلمروی کاملاً محدود و خاص است، مواد اتمی در صورت کوچک‌ترین اشتباه می‌توانند برای جامعه بشر و محیط زیست در سطح ملی یا حتی منطقه‌ای مضر باشند و بنابراین، وضعیت خاص این دسته از مواد توجه و دقت کافی در حمل و نقل آنها را می‌طلبد.

۳. اصول حاکم بر حمل و نقل کالاهای خطرناک

در حمل و نقل کالاهای خطرناک لازم است که یک سلسله اصول و مقررات به شرح زیر مورد توجه قرار گیرد:

۱. داشتن کد UN: برای شناسایی کالاهای خطرناک یک عدد چهار رقمی به هر کالا اختصاص می‌یابد که این عدد اصطلاحاً UN نامیده می‌شود که به عنوان کلید رمز برای شناسایی کالاهای خطرناک محسوب می‌شود.

۲. کد خطر: کد خطر نشان‌دهنده نوع خطرات کالا است. اعداد این ستون یک تا سه رقمی می‌باشد که اولین رقم نشان‌دهنده این است که کالاهای خطرناک به کدام طبقه تعلق دارد. دومین رقم نشان‌دهنده خطرات جانبی آن است و رقم سوم نشان‌دهنده شدت و میزان خطرات کالاهای مزبور است.

۳. مقررات بین‌المللی از جمله کنوانسیون ADR، سه نوع بسته‌بندی استاندارد را پیش‌بینی کرده است که شامل بسته‌بندی کالاهای به شدت خطرناک، بسته‌بندی کالاهای با خطر متوسط و کالاهای با خطر کم.

۴. واگن‌ها و کانتینرهای حمل: برای حمل کالاهای خطرناک باید از واگن‌ها و کانتینرهای مخصوص که در مقابل حوادث و سوانح و تصادفات احتمالی مقاوم هستند و ضربه‌های وارده را خنثی می‌کنند، استفاده شود.

۵. ممنوعیت بارگیری مشترک: کالاهای خطرناک باید جداگانه بارگیری شده و از سایر کالاهای بارگیری شده فاصله لازم را داشته باشند تا در صورت وقوع سانحه احتمالی، خسارت‌ها به حداقل برسد.

۶. برچسب احتیاطی: کالاهای خطرناک باید برچسب‌های احتیاطی را داشته باشند و در آن برچسب مشخصات فیزیکی و شیمیایی کالاهای خطرناک و اقدامات احتیاطی لازم در حمل و

۱. در ادبیات اقتصادی به هر کارکرد یا پیشه‌ای که تقاضایی برای آن وجود داشته باشد، خدمت می‌گویند. بنابراین تعمیر اتومبیل، لوله‌کشی، نظافت، توصیه‌های پزشکی و... که قابل برآورد به پول باشند، خدمت محسوب شده و ارائه‌کننده آن مطابق مقررات در برابر صدمات و جنایات و خسارات وارده مسئول است. امیدی، مهرانگیز و سعادت‌مندی، علیرضا (۱۳۹۴). نگاهی به حقوق مصرف‌کننده، تهران، سازمان برنامه و بودجه، ص ۵۰.

2. By - product

تحلیل وضعیت و جایگاه قانونی حمل و نقل کالاهای خطرناک از منظر حقوق ایران

مطالعه در قوانین و مقررات دولت ایران، مبین عدم پرداخت جامع حقوق ایران به چارچوب قانونی حمل و نقل کالاهای خطرناک می‌باشد و این خلأ به‌رغم با اهمیت بودنش تا به امروز مرتفع نشده است. در این راستا فقط لایحه اصلاح قانون تجارت ۱۳۸۴، مسئله تلف، نقصان یا فقدان را تنها از نگاه رابطه تجاری طرفین می‌نگرد، ولی مقرر خاصی با عنوان «تعهد ایمنی» پیش‌بینی نکرده است. (صمدی اهری، ۱۳۹۳: ۲۷)

بند ۶ ماده ۵۵ قانون دریایی نیز بدون توجه به منافع عمومی، درباره نحوه برخورد با کالاهای خطرناک مقرر می‌دارد «هرگاه متصدی باربری، فرمانده و یا عامل متصدی باربری اجناس قابل اشتعال و انفجار و یا خطرناک را بدون علم و اطلاع از کیفیت و نوع آن بارگیری نمایند و بعدها از نوع و کیفیت آنها به عللی آگاه شوند، می‌توانند در هر موقع و قبل از تخلیه در مقصد در هر محلی صلاح بدانند بدون پرداخت هیچ‌گونه غرامت و یا هزینه‌ای که ممکن است به طور مستقیم یا غیرمستقیم از حمل چنین موادی ایجاد شود، آنها را تخلیه و یا نابود و یا بلائیر کنند. چنان که حمل این‌گونه بار با علم و اطلاع صورت می‌گیرد و بعدها وجود آن برای کشتی و یا بار آن ایجاد خطر کند، متصدی باربری می‌تواند آن را به طریق مذکور در بالا در هر محلی که صلاح بداند تخلیه و یا نابود و یا بلائیر نماید. در این صورت مسئولیتی متوجه متصدی باربری نخواهد بود، مگر نسبت به خسارات مشترک دریایی که ممکن است به وجود آید». (عرفانی، ۱۳۸۵: ۳۱)

همچنین در «لایحه بیمه تجاری» سال ۱۳۸۴ نیز به حساس بودن وضعیت کالاهای خطرناک توجه نشده است. بنابراین لازم است که مقررات جامعی در این راستا تدوین شود و در آن نحوه علامت‌گذاری، استانداردهای حمل و نقل، تعهدات و مسئولیت‌های هریک از افراد دخیل از جمله تعهدات ایمنی، مسئولیت مدنی، کیفری آنها در بسته‌بندی، درج اعلان هشدار، ضوابط احتیاطی، حمل، بارگیری، انبار، نگهداری، حوادثی چون انفجار، آتش‌سوزی، خوردگی، مسمومیت، آلودگی و سایر خسارات ناشی از این کالاها به تأسیسات و محیط زیست و اشخاص ثالث مورد توجه قرار بگیرد. این مهم زمانی بیشتر جلب توجه می‌کند که ایران به لحاظ قطب تولید مواد و میعانات نفتی و حمل مواد خطرناک و آسیب‌آفرین چون الکل، بنزین و مشتقات آن، اسیدها، قلیایی، مازوت، ملاس و امثال

برابر صفر است. بنابراین برای یافتن مصارف یا بازارهایی برای محصولات جانبی، مانند سرب اره ذوب آهن که در راه‌سازی به کار می‌رود، وجود دارد. هرگاه نتوان چنین مصرفی برای محصول جانبی یافت، به محصول بی مصرف تبدیل می‌شود. (ب) محصول جبرانی^۱: عبارت است از محصولاتی که در داخل کشور یا خارج بر حسب مورد، در جریان یا در نتیجه تولید، ساخت یا تعمیر کالاهایی که برای تکمیل و عمل آوردن در داخل کشور به طور موقت وارد می‌شوند یا کالاهایی که برای تکمیل و عمل آوردن به طور موقت به خارج صادر می‌شوند، به دست آمده باشد.

(ج) محصول مشترک^۲: تولید دو یا چند کالا در یک فرایند تولید یا از یک ماده خام واحد؛ به نحوی که تولید یکی از آنها بدون تولید کالا یا کالایی تحت شرایط هزینه مشترک و عرضه مشترک تولید می‌شود. (Mazeaud, 2018: 199)

۵. متصدی حمل و نقل

تصدی در لغت به معنی متعرض شدن، عهده‌دار شدن، مبادرت ورزیدن به کاری و... است (جلال کمالی، ۱۳۹۵: ۱۲) که حتی در لغت هم نوعی تکرار، تداوم، استمرار، تخصص، حرفه‌ای بودن و... را در خود جای داده است.

قانون تجارت ایران در ماده ۳۷۷، متصدی را این‌گونه تعریف کرده است: «متصدی حمل و نقل کسی است که در مقابل اجرت حمل اشیا را بر عهده می‌گیرد». این تعریف با ایراداتی مواجه است به عنوان مثال بهتر بود به جای «کس» با عنایت به ماده ۵۸۸ قانون تجارت لفظ «شخص» را به کار می‌برد یا فقط به حمل اشیا اشاره کرده که با بند ۲ از ماده ۲ قانون تجارت معارض است و همچنین اشاره به مدت که در قرارداد حمل و نقل نقش مهمی دارد، از دیگر نقایص این ماده است. با کمک گرفتن از سایر تعهدات متصدی را می‌توان این چنین تعریف کرد: «شخصی است که به موجب قرارداد حمل، در مقابل اجرت، در مدت معین و طبق شرایط ویژه متصدی حمل اشیا یا اشخاصی را بر عهده می‌گیرد».

اما مشکل در مورد معنای اصطلاحی و حقوقی این مفهوم است و منشأ آن، در تفاسیر مختلفی نهفته است که اساتید از این کلمه ابراز داشته‌اند.

1. Compensating Products
2. Joint product

شماره‌گذاری و آگاه کردن متصدی به خطرناک بودن محموله یا اطلاع‌رسانی است که در زیر مورد تشریح قرار می‌گیرد.

۱-۱. بسته‌بندی و درج علائم و شماره‌گذاری

یکی از وظایف ارسال‌کننده و مالک کالای خطرناک، بسته‌بندی، درج علائم و شماره‌گذاری کالای خطرناک است. البته ماده ۲۲ کنوانسیون CMR که به طور ویژه مسئله حمل کالای خطرناک و مسئولیت ناشی از آن را مطرح می‌کند، به صراحت از وظیفه بسته‌بندی کالای خطرناک سخن به میان نیاورده است. بنابراین، مسئله بسته‌بندی این نوع کالا تابعی از قواعد عام بسته‌بندی است. در این راستا می‌توان ماده ۶ کنوانسیون را یادآور شد که در جزء بند ۱ این ماده ذکر «تعداد بسته‌ها و علائم و شماره‌های مخصوص آنها» الزامی دانسته شده است. بند ماده ۷ کنوانسیون نیز ضمانت اجرای مقرر شده است. پیش گفته را مسئولیت ارسال‌کننده شمرده است.

ماده ۱۰ کنوانسیون نیز بابت نقص بسته‌بندی برای ارسال‌کننده، مسئولیت پیش‌بینی کرده و به این ترتیب به وظیفه ارسال‌کننده در خصوص بسته‌بندی توجه کرده است. توضیح اینکه، نقص بسته‌بندی در موقع تحویل کالا به حمل‌کننده از دو حالت پنهان و آشکار خارج نیست. در صورت پنهان بودن نقص بسته‌بندی، ارسال‌کننده مسئول خسارات واردشده به حمل‌کننده و اشخاص ثالث است، اما اگر عیوب بسته‌بندی آشکار باشد، باید میان دو فرض تفکیک کرد. چنانچه حمل‌کننده در مورد عیوب بسته‌بندی از حق شرط استفاده نماید، مسئولیت همچنان متوجه ارسال‌کننده خواهد بود، ولی چنانچه حمل‌کننده در این خصوص از حق شرط استفاده نکند، مطابق بند ۲ ماده ۹ کنوانسیون فرض می‌شود که بسته‌بندی وضع مناسبی دارد، مگر خلاف آن ثابت شود. البته گفتنی است براساس ماده ۱۰ معلوم بودن نقص بسته‌بندی در موقع تحویل برای حمل‌کننده در حکم آشکار بودن آن است و تکلیف پیش‌بینی شده در بند ۱ ماده ۸ برای حمل‌کننده مبنی بر بررسی وضعیت ظاهری کالا و بسته‌بندی آن در هنگام تحویل گرفتن کالا منطقی است. (Pelzer, 2019: 182) بنابراین، اصولاً ارسال‌کننده مسئول خسارات ناشی از معیوب بودن بسته‌بندی است. به همین دلیل در جزء ب بند ۴ ماده ۱۷ کنوانسیون، نبود بسته‌بندی یا داشتن بسته‌بندی ناقص از موجبات معافیت حمل‌کننده دانسته شده است. (Hill, 2019: 323) از آنجایی که قانون تجارت ایران، در خصوص حمل کالای خطرناک مقررات ویژه‌ای ندارد، در مورد بسته‌بندی این‌گونه کالاها مقرر خاصی

آن‌ها، بیشتر در معرض خطرات ناشی از آن قرار دارد. (شهیدی، ۱۳۸۵: ۲۱)

با این همه می‌توان با تدقیق در مقررات موجود برای حمل مواد اتمی، در مورد سایر کالاهای خطرناک نیز از آنها بهره گرفت. از جمله آنها می‌توان به اصل مسئولیت محض^۱ بهره‌بردار تأسیسات اتمی اشاره کرد که فقط در فرض اثبات قوه قاهره و حوادث غیرمترقبه از مسئولیت معاف خواهد بود و وی ملزم به بیمه مسئولیت ناشی از خسارات اتمی است و اگر دولت به عنوان متصدی و ناظر توسعه صنعت اتمی باشد، مسئول جبران خسارات وارده به شهروندان و محیط زیست است. الزامات مزبور را می‌توان به کالاهای خطرناک نیز تسری داد. (عرفانی، ۱۳۸۵: ۳۳)

می‌دانیم که بعد از شخص یا اشخاص بهره‌بردار، ارسال‌کننده و متصدی حمل و نقل کالاهای خطرناک، بیشترین مسئولیت را در این راستا خواهند داشت. تأمل در قوانین داخلی، مبین خلأ و نقص قانون در این خصوص است، ولی با استعانت از مقررات بین‌المللی و دکترین‌های حقوقی، می‌توان مسئولیت ارسال‌کننده و متصدی حمل و نقل کالاهای خطرناک را در موضوعات زیر محرز دانست:

۱. مسئولیت ارسال‌کننده

برابر ماده ۳۷۹ قانون تجارت، ارسال‌کننده کالا باید به نکات زیر توجه کرده و آن را به اطلاع متصدی حمل و نقل برساند: آدرس صحیح مرسل الیه (گیرنده)، محل تسلیم مال، تعداد عدل یا بسته و طرز عدل‌بندی و وزن و محتوای عدل‌ها، مهلتی که مال باید در آن مدت تسلیم شود، راهی که حمل باید از آن راه به عمل آید، قیمت اشیایی که گرانبهاست؛ در صورتی که ارسال‌کننده اطلاعات فوق را به متصدی حمل و نقل برساند و یا اطلاعات نادرست بدهد، مسئول خسارات وارده به صاحب کالا خواهد بود. مطابق ماده ۳۸۰ ق.ت. ارسال‌کننده موظف حمل شود و هر گونه خسارت دریایی ناشی از عیوب عدل‌بندی به عهده ارسال‌کننده است که حکم این ماده را می‌توان با توجه به وحدت ملاک، به سایر موارد حمل و نقل (خشکی و هوایی) تسری داد. (عرفانی، ۱۳۸۸: ۱۱۳)

از وظایف مالک کالای خطرناک نسبت به متصدی حمل، به نظر می‌رسد که مهم‌ترین وظیفه بسته‌بندی و درج علائم و

1. Stric Liability

وضع شده است. (تجفی استاد، ۱۳۸۷: ۱۶۷)

۲. مسئولیت متصدی حمل و نقل

در حقوق ایران و در تبصره ماده ۵ آیین‌نامه اجرایی حمل و نقل جاده‌ای مواد خطرناک مقررات مشابهی وضع شده است. لیکن اجازه معدوم نمودن کالا به متصدی حمل و نقل داده نشده است. بنابر بند ۳ از ماده ۶۵ لایحه قانون تجارت چنانچه کالا در طول حمل نیاز به مراقبت مخصوص داشته باشد، مانند کالاهای گرانبها، حیوانات، کالاهای خطرناک و آتش‌زا، تبخیر شونده، فاسدشدنی و خورنده، باید اطلاعات مربوط به آن نیز به وضوح ارائه شود. چنان‌که فرستنده، اطلاعات یادشده را ارائه نکند یا به غلط ارائه دهد، خسارت‌های ناشی از آن بر عهده وی خواهد بود. در ماده ۵۴ قانون دریایی، وظایفی بر عهده متصدی حمل و نقل نهاده شد که از جمله آماده کردن کشتی برای سفر، فراهم‌سازی کارکنان و تجهیزات کشتی، بررسی و آماده‌سازی انبارها، سردخانه‌ها و سایر قسمت‌های کشتی و بارگیری، جابه‌جایی، حمل، محافظت، مواظبت و تخلیه مطلوب کالا است و عدم انجام هر کدام از این تعهدات در ایجاد مسئولیت جبران خسارت برای وی تأثیر مستقیم خواهد داشت. (اعلائی فرد، ۱۳۹۷: ۱۴۱) در حمل و نقل ریلی مستند به ماده ۱۳۴ آیین‌نامه تعرفه و مقررات حمل کالا و مسافر با راه آهن جمهوری اسلامی ایران، اگر شخصی مواد منفجره یا خطرناک را برای فرار از پرداخت کرایه واگن دربست یا پرداخت کرایه کمتر یا فرار از رعایت مقررات عمومی یا به هر منظور دیگر در موقع تحویل بار به راه‌آهن، کالای معمولی قلمداد کند، علاوه بر تعقیب کیفری، یک برابر مبلغ کرایه جریمه می‌شود و اگر از این عمل در حین حمل و نقل خسارتی متوجه راه آهن و یا کالاهای دیگر شود که با راه‌آهن حمل می‌شود، مسئولیت و خسارت آن بدون قید و شرط متضامناً به عهده فرستنده و یا واسطه و متصدیان دیگری که در این امر از طرف صاحب بار دخالت داشته‌اند، خواهد بود. (عرفانی، ۱۳۸۵: ۱۵۹)

۲-۱. مراقبت از کالا

چنانچه متصدی حمل و نقل، حمل کالاهای خطرناک را قبول بکند، به طور ضمنی تعهد مراقبت از کالاها را نیز پذیرفته و قانوناً و عرفاً هرگونه اقدامی که برای مراقبت از کالا و حفظ آن و سالم و صحیح رساندن آن به مقصد لازم باشد، باید پیش‌بینی و انجام بدهد. (Colinvaun, 2019:132) قانون دریایی ایران در بند ۲ ماده ۵۴ متضمن حکمی است که حسب آن

پیش‌بینی نشده است و مسائل آن را باید از قواعد عام مربوط به بسته‌بندی دریافت کرد. ماده ۳۸۰ قانون تجارت نیز همانند کنوانسیون یادشده اصولاً تکلیف بسته‌بندی و به تبع آن مسئولیت ناشی از آن را بر عهده ارسال‌کننده قرار داده است. هرچند قانون تجارت در خصوص نحوه بسته‌بندی کالای خطرناک، مقرراتی پیش‌بینی نکرده، لیکن آیین‌نامه اجرایی حمل و نقل جاده‌ای مواد خطرناک، متضمن مقرراتی در این خصوص است. (یوسفی و همکاران، ۱۳۹۷: ۸۸۶)

۲-۱. اطلاع‌رسانی

سازمان ملل برای شناسایی و حمل کالاهای خطرناک دستورالعمل‌هایی را بر اساس مقررات بین‌المللی این‌گونه کالاها تدوین کرده است. برای شناسایی کالاهای خطرناک یک عدد چهار رقمی به هر کالا اختصاص داده شده است که این عدد چهار رقمی، شماره سازمان نامیده می‌شود. در واقع این کد به عنوان کلید رمز برای شناسایی (UN) ملل یا اصطلاحاً کد کالاهای خطرناک است. چنانچه کالایی دارای این کد باشد، خطرناک محسوب شده و باید برای حمل آن شرایط و الزامات پیش‌بینی شده در کلاس مربوط را رعایت کرد و چنانچه ماده- ای فاقد این کد باشد، خطرناک نبوده و بدون رعایت الزامات خاصی می‌توان مبادرت به حمل کرد. مطابق ماده ۱۶ کنوانسیون ورشو، اگر متصدی حمل و نقل از خطرناک بودن کالا اطلاع نداشته باشد، فرستنده در برابر متصدی حمل و نقل مسئول است. بنابراین اولین مسئله، آگاهی متصدی حمل از خطرناک بودن ذاتی کالا است. به طور کلی در اکثر کشورها مقرراتی وجود دارد که کارخانه‌های سازنده را ملزم به تعیین دقیق نوع خطر و درج مناسب آن در روی تمام بسته‌بندی‌های کالا می‌کند. از سوی دیگر، مطابق بند ۱ ماده ۲۲ کنوانسیون CM، فرستنده کالایی که آن را با ماهیت خطرناک به حمل- کننده تحویل می‌دهد، باید حمل‌کننده را از نوع دقیق خطر و در صورت لزوم از عدم از اقدامات احتیاطی که باید به عمل آید، مطلع سازد. در هر زمان متصدی از این امر آگاه شود، برای متصدی این حق را ایجاد می‌کند که در هر مکانی کالا را تخلیه کرده یا آن را از بین برده و یا خنثی نماید، بدون اینکه غرامتی از این بابت بپردازد. علاوه بر این، فرستنده مسئول جبران تمام هزینه‌ها، فقدان یا خسارت‌هایی است که از تحویل چنین کالایی به منظور حمل یا از حمل آن حادث شود. (بند ۲ ماده ۲۲) مقررات مشابهی در این خصوص در بند ۶ ماده ۴ کنوانسیون یکنواخت کردن بعضی مقررات مربوط به بارنامه‌ها

در اثر تقصیر متصدی حمل و نقل بوده است. (صمدی اهری، ۱۳۹۳: ۳۸)

۲-۴. مسئولیت متصدی حمل و نقل در برابر اشخاص

ثالث

وفق مقررات، متصدی حمل و نقل، بی قید و شرط مسئول جبران خسارات وارده بر اموال و نفوس دیگران است و در صورتی که حسب مقررات امکان مراجعه متصدی حمل و نقل به فرستنده مهیا باشد، جهت جبران غرامت پرداختی می‌تواند به وی مراجعه کند. (Viney, 2016: 153) قانون دریایی ایران در بند ۵ ماده ۵۴ در حالی که فرستنده را مسئول صحت علائم کالا می‌داند به متصدی حمل و نقل اجازه مراجعه به فرستنده خطاکار را برای جبران غراماتی که بر اثر خطای وی پرداخته، داده است و بند ۳ ماده ۵۵ قانون فوق‌الذکر نیز فرستنده بار را در صورتی که خسارات وارده ناشی از تقصیر و یا غفلت فرستنده بار یا عامل و یا مأمور مجاز او نباشد، مسئول نمی‌داند. بنابراین، می‌توان گفت که متصدی حمل و نقل در جبران خسارات وارده به زیان‌دیدگان مسئولیت محض دارد و در مرحله بعدی در صورت اثبات تقصیر فرستنده بار، حق رجوع به وی را خواهد داشت. (السان، ۱۳۸۷: ۱۳۶) در مورد متصدی حمل و نقل عادی نیز ماده ۲۸۸ قانون تجارت، مسئولیت متصدی حمل و نقل را مشروط به اثبات تقصیر وی ندانسته است، ولی می‌تواند پس از جبران خسارات وارده به زیان‌دیدگان به فرستنده مقصر رجوع نماید. (عرفانی، ۱۳۷۳: ۲۶۲)

۲-۵. مسئولیت متصدی حمل و نقل در برابر اعمال

مستخدمین

مسئولیت متصدی حمل و نقل در برابر اعمال مستخدمین خود هم قراردادی و هم قهری است. در توضیح باید گفت که مسئولیت متصدی حمل و نقل در برابر ارسال‌کنندگان و مالکان اصولاً مبتنی بر مسئولیت قراردادی است و با استناد به این مسئولیت، متصدی حمل و نقل مسئول خساراتی است که مستخدمین وی به اشخاص وارد می‌کنند. از طرفی ماده ۱۲ قانون مسئولیت مدنی، کارفرما (متصدی حمل و نقل) را در مقابل زیان‌دیدگان، مسئول قهری جبران خسارات ناشی از قبل کارگران خود می‌داند و اگر چنانچه به واسطه فعل یا ترک فعل کارگران متصدی حمل و نقل، خساراتی وارد شود و زیان‌دیده فاقد قرارداد باربری یا قرارداد معتبری از متصدی حمل و نقل باشد، وی می‌تواند با استناد به مسئولیت قهری متصدی حمل و

متصدی حمل و نقل موظف است با کمال دقت و به نحو مطلوب محمولات را بارگیری، جابه‌جا، مواظبت و تخلیه کند. (السان، ۱۳۸۷: ۲۳)

۲-۲. چیدن و تفکیک کالا^۱

متصدی حمل و نقل نفری است که کالا را بر اساس ماهیت و کیفیت‌شان، آنها را از هم تفکیک بکند و فاصله لازم را مابین محموله‌ها رعایت کند و طوری بچیند که تلاطم دریا موجب حرکت و فروریختن کالاها و خطرآفرین احتمالی نشود. معمولاً چیدن و جداسازی کالاها متناسب با طبقه‌بندی خطرناک به چهار روش؛ یعنی دور از هم، جدا از هم و جدا از یکدیگر توسط یک اتاق یا انبار و جدا از یکدیگر در طول کشتی انجام می‌گیرد. (جلال کمالی؛ قدیانلو، ۱۳۸۹: ۲۲۰) از نظر حقوقدانان مسئولیت متصدی حمل و نقل در این خصوص محض است و تا لحظه تخلیه و تحویل سالم محموله‌ها این مسئولیت تداوم دارد. (Cuner, 2018: 124) البته فرستنده کالا ملزم به دادن اطلاعات کامل و دقیق درباره ماهیت محموله‌های خطرناک به متصدی حمل و نقل است؛ در غیر این صورت متصدی حمل و نقل، مسئول خسارات ناشی از عدم تناسب چیدن و تفکیک کالاها نخواهد بود و اگر دلیل کافی بر عدم تطابق مدارک، بسته‌بندی، علامت و نشان‌گذاری کالای خطرناک با مقررات مربوطه، موجود باشد، متصدی حمل و نقل نباید کالا را بارگیری کند. (salas convention, 1978: Reg.9) در غیر آن، مسئولیت خسارات وارده را با اقدام خود تقبل کرده است.

۲-۳. مسئولیت متصدی حمل و نقل در برابر فرستنده

متصدی حمل و نقل در برابر فرستنده کالا، علاوه بر مسئولیت قراردادی که تابع شرایط خاص است، در برابر ارسال‌کننده مواد خطرناک، مسئولیت قهری مبتنی بر اثبات تقصیر نیز بر دوش او است. قواعد لاهه در ماده ۶۲ (ب) و قاعده دریایی ایران در ماده ۵۵ استثنائاتی را برای رجوع به متصدی حمل و نقل پیش‌بینی کرده است. از جمله آنها وقوع حریق است که به متصدی حمل و نقل منتسب نباشد. در این مورد متصدی حمل و نقل می‌تواند به عذر حریق استناد کرده و خود را از مسئولیت تبرئه کند، مگر اینکه مدعی اثبات نماید که خسارات پیش‌آمده

1. Stuwage and segregation of goods

عمومی قراردادهای کشورهای عضو اتحادیه اروپا نیز پذیرفته شده است. به نظر می‌رسد که ماهیت خاص و فوری بودن مخاطرات ناشی از کالاهای خطرناک موجب شده است که در اتحادیه اروپا مسئولیت متصدی حمل و نقل مفروض باشد تا بدین وسیله این دسته از اشخاص در تعیین هزینه حمل و نقل، امکان ورود خسارات و پرداخت آن را نیز در قراردادهای پیش-بینی بکنند. (Schelin, 2004: 117)

اهم تعهداتی که در این کنوانسیون برای متصدی حمل و نقل پیش‌بینی شده است عبارت‌اند از:

۱. آگاهی از خطرناک بودن کالا

آگاهی متصدی حمل و نقل از ماهیت خطرناک بودن کالا از ضرورت‌های این حرفه است. مطابق بند ۱ ماده ۲۲ کنوانسیون، «وقتی فرستنده کالایی را با ماهیت خطرناک به حمل‌کننده تحویل می‌دهد، باید حمل‌کننده را از نوع دقیق خطر و در صورت لزوم از اقدامات احتیاطی که باید به عمل آید، مطلع سازد»، عدم اطلاع از این امر، برای متصدی این حق را ایجاد می‌کند که در هر زمان و در هر مکانی که ممکن باشد کالا را تخلیه کرده یا آن را از بین برده یا خنثی نماید، بدون اینکه غرامتی از این بابت بپردازد. علاوه بر این فرستنده مسئول جبران تمام هزینه‌ها، فقدان یا خسارتهایی است که تحویل چنین کالایی به منظور حمل یا از حمل آن حادث شود. (بند ۲ ماده ۲۲)

اگر متصدی حمل و نقل از ماهیت خطرناک کالاها و در صورت لزوم از احتیاطی که باید به عمل آورد، مطلع شده باشد، مسئولیت او برای جبران خسارت یا تأخیر در مورد چنین کالاهایی همانند سایر کالاهاست. (Bacach, 2017: 19)

بند ۱ ماده ۲۲ کنوانسیون مقرر می‌دارد که آگاهی متصدی حمل از چنین شروطی باید از جمله با درج در سند بارنامه توسط مدعی اثبات شود. بنابراین، اثبات اطلاع متصدی حمل از خطرناک بودن کالا بر عهده فرستنده قرار دارد. در حقوق انگلستان رویه قضایی نیز بر این امر تأکید دارد. (Savil & Albion, 2018: 108)

با وجود این، به نظر می‌رسد که اگر خطرناک بودن کالایی آن‌قدر آشکار باشد که نیازی به یادآوری آن نباشد، برای مثال اگر محموله بنزین باشد، هیچ کس در خطرناک بودن آن تردید نمی‌کند و متصدی حمل و نقل که عرفاً یک متخصص و آشنا به فن شمار می‌آید، عذری برای عدم اطلاع نخواهد داشت. (Carbonnier, 2016: 138)

نقل، خواستار جبران خسارات وارده شود. (ایزانلو، ۱۳۸۶: ۱۴۶)

مضاف بر اینکه ماده ۳۸۸ قانون تجارت، بدون توجه به نوع حمل، متصدی حمل و نقل را مسئول حوادث و تقصیراتی می‌داند که در مدت حمل و نقل واقع شده است. اعم از اینکه مباشرت به حمل و نقل کرده و یا حمل و نقل‌کننده دیگری را مأمور کرده باشد. بنابراین، متصدی حمل و نقل تعهد به انتخاب خدمه و کارمندان مجرب و شایسته داشته و در برابر اعمال ایشان مسئول است. (السان، ۱۳۸۷: ۱۳۱)

تحلیل وضعیت و جایگاه قانون حمل و نقل کالاهای خطرناک از نظر کنوانسیون ADR

از منظر کنوانسیون، متصدی حمل و نقل باید خسارات را جبران کند، هرچند مرتکب فعل قابل ملامتی نیز نشده باشد؛ هدف ایجاد خطر کافی است تا وی را متعهد به جبران ضرر کند. (Bacach, 2017: 17)

به نظر می‌رسد که مشکلات ناشی از پذیرش نظریه‌های خطر، موجب شده است که در این کنوانسیون مبانی جدیدی برای مسئولیت حمل و نقل کالاهای خطرناک مطرح شود. یکی از این مبانی «نظریه تضمین» است. (weill Terre, 2015: 649)

به موجب این نظریه، زندگی به نحو سالم و ایمن حق افراد است؛ امری که مورد حمایت قانون است، تکلیف هر شهروندی در حمایت از سلامت و امنیت دیگران خلاصه می‌شود. (کاتوزیان، ۱۳۸۶: ۲۰۸)

همچنین در دهه اخیر مبانی دیگری نیز ارائه شده که به «نظریه ایمنی» موسوم شده است. به موجب این نظریه، متصدی حمل و نقل در ضمن قرارداد حمل و نقل تعهد ضمنی حمل ایمن و سالم کالا را پذیرفته است. (Viney, 2016: 267)

بر اساس کنوانسیون، در صورت تلف کالا و یا ناقص و معیوب شدن آنها به تعهد مزبور عمل نشده و صرف عدم انجام تعهد، تقصیر محسوب می‌شود. در این صورت صاحب کالا معاف از اثبات تقصیر است و تنها راه رهایی متصدی، اثبات عوامل خارجی یا تقصیر فرستنده کالا می‌باشد. (Mazeaud, 2018: 373)

ماده ۱۷۸۴ قانون مدنی فرانسه که در کنوانسیون نیز نمود یافته چنین مقرر می‌دارد: «آنها (متصدیان حمل و نقل) مسئول گم شدن و خسارات کالاهایی هستند که به آنها سپرده شده است، مگر اینکه ثابت کنند که گم شدن یا خسارات، ناشی از حوادث غیر مترقبه یا فورس ماژور بوده است». حکم این ماده نیز بیانگر آن است که مبانی مسئولیت متصدیان حمل و نقل، تعهد ایمنی است. (Carbonnier, 2016: 378)

این مبنا نه تنها در کنوانسیون بلکه در قواعد

اشتغال به شمار می‌آیند، به صورت فله‌ای (بدون بسته‌بندی) حمل و نقل کرد. البته متصدی حمل و نقل نمی‌تواند کالاهای بسیار خطرناک همچون مواد قابل انفجار یا سمی را به صورت فله‌ای حمل کند. در صورت پذیرش حمل چنین کالاهایی، مسئولیت همه نوع خسارت بر عهده او خواهد بود. (Loewe, 2014: 117)

۳-۲. دقت در انتخاب وسیله حمل و نقل

وسيله‌ای که برای حمل و نقل کالاهای خطرناک استفاده می‌شود، باید علاوه بر سالم و ایمن بودن، به گونه‌ای باشد که کالایی که با کالای بارگیری شده از نظر شیمیایی ناهمگون است، در یک فضا قرار نگیرد. وسیله نقلیه باید استانداردهای لازم را داشته باشد و بر همین اساس است که بند ۳ ماده ۱۷ کنوانسیون، «حمل‌کننده (را) به دلیل وضعیت معیوب وسیله نقلیه‌ای که از آن برای کار حمل استفاده می‌کند...»، مسئول می‌داند. (Eeill, 1986: 138)

ماده (الف) ۴-۱۷ کنوانسیون، به ظاهر استفاده از وسیله نقلیه روباز و بدون پوشش را در صورت توافق مجاز می‌داند و حال آنکه به نظر می‌رسد در خصوص کالاهای خطرناک باید در این زمینه احتیاط بیشتری کرد؛ زیرا برخی از این کالاها را به هیچ‌وجه نمی‌توان با وسیله نقلیه رو باز و بدون پوشش حمل کرد. در مقررات کنوانسیون، وسیله نقلیه‌ای که برای حمل مواد قابل اشتعال به کار می‌رود، باید به اندازه کافی وسایل لازم برای اطفای حریق (ماده ۶-۳-۱) و در مورد سایر مواد نیز باید به میزان لازم ماده خنثی‌کننده را به همراه داشته باشد. به علاوه وسیله نقلیه باید زنگ اخطار اتوماتیک، چراغ قوه مناسب، علائم اخطاردهنده و جالب‌تر از همه گوه (تکه چوب) مناسب برای بازداشتن وسیله از حرکت (برای هر محور یک عدد)، ماسک تنفسی منطبق با استاندارد مقرر در ماده ۵-۸ کنوانسیون و امکانات لازم را برای عملیات اضطراری راننده و خدمه وسیله مطابق با آنچه در ماده ۳-۴-۵ سند مذکور مقرر است، دارا باشد. (Savil & Albion, 2018: 241)

۳-۳. علامت‌گذاری کالاها، بسته‌ها و وسیله نقلیه

علامت‌گذاری کالاها و بسته‌های خطرناک و نصب تابلوهای مناسب از مهم‌ترین اقدامات لازم برای جلوگیری از مخاطرات

۲. تعهد به انتخاب کارکنان شایسته

متصدی حمل و نقل کالاهای خطرناک، به لحاظ تعهد خطیری که دارد، برای انجام هرچه بهتر تعهد مزبور باید در گزینش و استخدام همکاران خود نهایت دقت و اصول شایستگی را رعایت کرده و اشخاصی را برگزیند که در حمل و به مقصد رساندن کالاهای خطرناک تجربه و تخصص و کاردانی لازم را داشته باشند. متصدی حمل و نقل می‌داند که هرگونه مسامحه و سهل‌انگاری زیرمجموعه وی و وقوع خسارات و زیان‌های احتمالی، مسئولیت جبران را متوجه شخص وی می‌کند. به عبارت دیگر، حتی در صورت تقصیر کارکنان، مسئولیت جبران ضررهای پیش‌آمده بر دوش متصدی حمل و نقل است. (Savil & Albion, 2018: 108)

۳. تعهدات متصدی حمل و نقل در جریان بارگیری و انتقال

اهم این تعهدات عبارت‌اند از:

۳-۱. دقت در بسته‌بندی

با توجه به ماهیت کالاهای خطرناک، متصدی حمل و نقل نمی‌تواند بسته‌بندی انجام‌شده از سوی فرستنده را کافی بداند یا اصلاً بسته‌بندی شدن مناسب کالا را مورد نیاز نداند. بنابراین، آنچه در بند ۴ ماده ۱۷ کنوانسیون، زیر عنوان موارد برائت متصدی حمل و نقل از مسئولیت آمده را علی‌الاصول نمی‌توان در مورد کالاهای خطرناک اجرا کرد؛ زیرا بر خلاف جز ب بند مذکور، نمی‌توان در مورد کالاهای مذکور «بسته‌بندی نکردن کالاهای خطرناک یا وجود بسته‌بندی ناقص را به طور مطلق از موارد معافیت متصدی حمل و نقل شمرد یا با لحاظ جزء ب کالاها را بسته‌بندی نکرد. (Bacach, 2007: 153)

بنابراین، در مواردی که بسته‌بندی کالا بر عهده فرستنده است، متصدی حمل و نقل نباید اقدام به حمل کالاهای خطرناکی کند که بسته‌بندی آنها نادرست بوده یا در جریان سفرهای قبلی معیوب شده است. نوع، کیفیت و دوام بسته‌بندی کالاهای خطرناک باید به گونه‌ای باشد که با طول مسیر، سختی آن، شیوه حمل و نقل، ماهیت کالاهای همراه و... عرفاً تناسب داشته و منجر به ایجاد مخاطرات ناگهانی نشود. (Cuner, 2018: 182)

با وجود آنچه گفته شد، می‌توان برخی از کالاهای خطرناک همچون بنزین یا استیلین را که در زمره مواد شیمیایی قابل

حمل و نقل باید گفت که نظر به ماهیت خطرناک کالاهایی که به این شیوه حمل می‌شوند، باید احتیاط کامل به هنگام بسته‌بندی، بارگیری، حمل و نقل و تخلیه این نوع کالاها به کار گرفته شود. از جمله اینکه نمی‌توان کالاهای خطرناک را بیش از اندازه یا بدون حفاظ بارگیری کرد. در مورد کالاهای سمی باید خدمه‌ای که بارگیری و تخلیه را انجام می‌دهند، لباس‌ها و امکانات لازم را برای به حداقل رساندن زیان‌های جسمانی ایشان داشته باشند. به علاوه، برای جلوگیری از هر نوع فاجعه، باید به هنگام پارک کردن وسیله نقلیه حاوی کالاهای خطرناک، این عمل در فضایی ایمن و عاری از مواد تحریک‌کننده همراه با نصب علائم و پلاکاردهای لازم جهت جلوگیری از نزدیک شدن افراد و وسایل نقلیه انجام گیرد. (Bacache, 2017: 151)

متأسفانه، اکثر کشورها به این جزئیات دقت کافی مبذول نداشته‌اند. با این حال، در برخی دیگر از کشورها، از جمله ایرلند شمالی، مقررات دقیقی در زمینه حمل و نقل جاده‌ای کالاهای خطرناک با استفاده از تانکر و کانتینر^۲، در سال ۱۹۹۲ به تصویب رسیده است.

معافیت متصدی از تعهدات

از منظر کنوانسیون، در مواردی متصدی حمل و نقل می‌تواند از انجام تعهدات معاف شده و الزامی نیز در خصوص جبران خسارات احتمالی ناشی از عدم انجام تعهدات نداشته باشد که اهم این موارد عبارت‌اند از:

الف) حدوث قوه قاهره: اصولاً قوه قاهره را حادثه‌ای خارجی می‌دانند که به طور عادی غیرقابل پیش‌بینی، غیرقابل دفع، خارج از اراده و زیان‌بار باشد. (Mazeaud, 2018: 456) حادثه‌ای که به خواننده ظاهری و یا اشخاص و اشیایی که او پاسخگوی آنها است، قابل انتساب نیست (Jourdin, 1993: 2) و موجب معافیت کامل یا جزئی وی از مسئولیت خواهد بود و متعهدله نمی‌تواند به علت عدم اجرای قرارداد، مطالبه خسارت بکند. این اصل در خصوص تعهدات متصدی حمل و نقل کالاهای خطرناک نیز صادق است. به این معنا که در صورت حدوث قوه قاهره و ممانعت آن از انجام تعهدات، فرستنده یا مالک کالا نمی‌تواند خواهان اجرای تعهدات یا

بعدی است و قوانین مختلف سعی در تحمیل انجام آن به اشخاص دخیل، کرده‌اند. از ماده ۸ کنوانسیون چنین برمی‌آید که تعهد به علامت‌گذاری، درج و شماره و تعداد کالاها و بسته‌ها بر عهده فرستنده است.

اثبات نبودن یا نادرستی علائم بر عهده متصدی حمل و نقل خواهد بود و در صورت سرپیچی از این امر، نمی‌تواند از امتیاز مذکور در مقررات فوق استفاده کند. (Loewe, 1976: 186)

ناگفته پیداست که وظیفه علامت‌گذاری و نصب تابلوهای هشداردهنده بر قسمت‌های لازم نقلیه و حتی در صورتی که فرستنده غفلت کرده باشد، بر روی بسته‌ها و کالاهای خطرناک با متصدی حمل و نقل است. به هنگام علامت‌گذاری کالاها باید دقت شود تا علائم معمول و متعارف در حمل و نقل و نیز از شماره‌های بین‌المللی برای کالاها استفاده شود. همچنین خطرات نوعی کالاهای خطرناک نیز باید قید شود. نکته مهم‌تر، ذکر طبقه‌ای است که کالا به آن تعلق دارد (برای مثال، قابل اشتعال، سمی، قابل انفجار و...). (Cuner, 2018: 274) این ضوابط تقریباً در عرف بازرگانی معمول است و در تمام کشورها اعمال می‌شود. با وجود این، برخی از کشورها شرایط دیگری به آن افزوده‌اند. برای مثال در استرالیا نام کارخانه سازنده یا متصدی حمل و نقل کالاهای خطرناک و یا نماینده ایشان باید بر روی بسته‌ها قید شود.^۱ بر روی بسته‌ها و مهم‌تر از آن بر روی وسیله نقلیه باید پلاکاردهای شب‌نما دال بر «خطرناک بودن محموله» و لزوم رعایت «احتیاط» به مقدار لازم در جای مناسب، نصب شود. تابلوهای مذکور باید با استفاده از علائم و نمایه‌های بین‌المللی تهیه شوند و حداقل اطلاعات ضروری را که برای اجتناب از خطر لازم است، ارائه کنند. (Viney, 2016: 138)

در مورد تعهداتی که پیشتر برای متصدی حمل و نقل ذکر شد، حداقل در حقوق اتحادیه اروپا، تفاوت عمده‌ای میان حمل و نقل جاده‌ای و ریلی وجود ندارد و اساساً هدف از تدوین دستورالعمل شماره ۴۹ سال ۱۹۹۶ یکنواخت‌سازی مقررات درون منطقه‌ای حاکم بر حمل و نقل جاده‌ای ریلی کالاهای خطرناک است. (Greaves, 2000:101)

به طور کلی در مورد تعهدات پیش از ورود زیان متصدی

2. Road Traffic (carriage of Dangerous Goods by Road Tankers and Tank Containers) Regulation (Northern Ireland)1992.

1. Transporting dangerous goods, guide to new requirements (1998) Queensland Transport, September, p. 27; 5. Available at: www.transport.qld.gov.au/qt/driver.nsf/b61987be056b4fd

پوسیدگی، خشکی، نشستی، نقصان معمولی، آفت یا بیدزدگی قرار می‌دهد؛ از جمله موارد معافیت متصدی حمل و نقل از مسئولیت دانسته است (Savil & Albion, 2018: 130) یا ماده ۳۸۶ ق.ت. حمل‌کننده را مسئول تلف یا گم شدن ناشی از «جنس خود مال‌التجاره» نمی‌داند. برخی از حقوقدانان نیز در تعبیر مفهوم «نقایص و عیوب ذاتی کالا» در قانون دریایی آن را به این مفهوم دانسته‌اند. (صمدی اهری، ۱۳۹۳: ۱۰۵)

ماده (ن و س) ۲-۵۲ قواعد هامبورگ مصوب ۱۹۷۸ که همانند بندهای م، ن و س ماده ۴ قواعد لاهه [بروکسل] ۱۹۲۴ است نیز از جمله عیب ذاتی کالا را در صورتی که منجر به خسارت شود، از موارد معافیت متصدی حمل و نقل دریایی دانسته‌اند. (محمدزاده وادقانی، ۱۳۸۷: ۲۵۹)

بحث و نتیجه‌گیری

حساسیت حمل و نقل کالاهایی که نسبت به سلامت انسان و زیست بوم وی خطرناک است، کشورها را بر آن داشته که ضوابط و مقررات سختگیرانه‌ای را در گستره داخلی و جهانی وضع و اجرا نمایند. در این راستا کشورهای عضو اتحادیه اروپا در سپتامبر سال ۱۹۵۷، کنوانسیون حمل و نقل جاده‌ای کالا و محصولات خطرناک را منعقد و در سال ۱۹۸۶ اجرایی کردند، ولی حقوق ایران به‌رغم مهم بودن این مسئله، هنوز این خلأ را مرتفع و مقررات خاصی را در این راستا تدوین نکرده است. فقط در لوایحی چون لایحه اصلاح قانون تجارت ۱۳۸۴، لایحه بیمه تجاری و بند ۶ ماده ۵۵ قانون دریایی، کم و بیش به موضوع اشاراتی شده است و در مجموع می‌توان ادعا کرد که در نظام حقوقی ایران منابع حقوقی مشخصی برای تعیین مسئول، میزان مسئولیت و اقدامات بازدارنده در راستای حمل و نقل کالاهای خطرناک پیش‌بینی نشده و همین عدم تدارک، رویه قضایی کشور را نیز دچار آشفتگی کرده است، ولی با این همه تدفیق در مقررات مرتبط با حمل مواد اتمی، اصل مسئولیت محض متصدی حمل و نقل محصولات خطرناک را استنباط کرد، مگر اینکه قوه قاهره و دخالت ثالث، وی را از این مسئولیت معاف کند. همچنین با استعانت از مقررات بین‌المللی که در نظام حقوقی ایران پذیرفته شده، مسئولیت متصدی حمل و نقل کالاهای خطرناک را در موضوعاتی چون مراقبت از کالا، چیدن و تفکیک کالا، مسئولیت وی در برابر فرستنده کالا، اشخاص ثالث و اعمال مستخدمین مربوطه را محرز دانست. برخلاف حقوق ایران، موضوع با جامعیت و کفایت لازم در

جبران خسارات احتمالی را بنماید. (صفایی، ۱۳۶۴: ۱۱۲)

البته اگر متصدی حمل و نقل خطرات ناشی از قوه قاهره را پذیرفته باشد و یا اگر قبل از وقوع قوه قاهره موعده ایفای تعهد فرارسیده باشد و متعهدله نیز اجرای آن را مطالبه نماید، وقوع قوه قاهره موجب معافیت متصدی حمل و نقل نخواهد بود. (همان: ۱۱۴)

ب) دخالت شخص ثالث: اگرچه ماده ۳۸۶ ق.ت. و ماده ۱۷ کنوانسیون اشتباه، تقصیر و یا غفلت فرستنده، گیرنده و یا کارکنان ایشان را موجب معافیت متصدی حمل و نقل از جبران خسارت و در مواردی حتی لزوم جبران زیان‌های وارده به متصدی حمل و نقل محسوب داشته است. با این حال، این وضعیت با سه استثنای مهم به شرح زیر روبه‌رو است:

۱. چنان که ماده ۳۸۸ ق.ت. و بند ۳ ماده ۱۷ کنوانسیون نیز ذکر کرده، متصدی حمل مسئول خسارات وارده از سوی کارکنان و خدمه خویش و نیز اعمال و افعال کسانی است که امکان دارد اجرای تمام یا قسمتی از حمل و نقل کالاهای خطرناک را به ایشان واگذار کرده باشد. این تعهد اگرچه معقول به نظر می‌رسد، اما در مواردی که تقصیر کارکنان یا متصدی حمل و نقل بعدی (ثانوی) محرز و انتساب آن به متصدی حمل و نقل اصلی (به عنوان طرف قرار داد با صاحب کالای در حال حمل یا هر فرد ذینفع دیگر) عرفاً و عادتاً غیرممکن باشد، باید آن را منتفی دانست و به زیان‌دیده حق داد که فقط به عنوان زیان‌دیده به حمل‌کننده طرف قرار داد رجوع کند. این واقعیت را می‌توان از قواعدعام مسئولیت مدنی، از جمله ماده ۱۲ قانون مسئولیت مدنی ایران نیز استنباط کرد. (محمدزاده وادقانی، ۱۳۸۷: ۲۴۱)

۲. اگرچه مقررات موجود در مورد میزان مواظبت حمل‌کننده و سایر اشخاص دخیل ساکت و در مواردی دارای ابهام هستند. با وجود این، در مورد کالاهای خطرناک نباید صرف اشتباه یا غفلت محض فرستنده، گیرنده و یا کارکنان ایشان را به عنوان مجوزی برای معافیت متصدی حمل چنین کالاهایی دانست. (ایزانلو، ۱۳۸۶: ۱۷۷)

۳. وضعیت خاص کالاهای در حال حمل: از بعضی از مواد کنوانسیون، قانون دریایی و قواعد هامبورگ چنین استنباط می‌شود که متصدی حمل و نقل، مسئول جبرانی خساراتی که ناشی از وضعیت خاص کالاهای در حال حمل است، نخواهد بود. برای مثال، ماده (د) ۲-۱۷ کنوانسیون، «طبیعت بعضی از کالاها که به ویژه تمام یا قسمتی از آنها را در معرض فقدان یا خسارت به خصوص به واسطه شکستگی، زنگ‌زدگی،

کنوانسیون طرح شده است. از نظر کنوانسیون، مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل کالاهای خطرناک، مبتنی بر «نظریه ایمنی» است. به این معنا که متصدی حمل و نقل متعهد به حمل ایمن و سالم کالاهاست و تنها راه رهایی وی، اثبات عوامل خارجی یا تقصیر فرستنده کالا است و اهم تعهداتی که کنوانسیون بر متصدی حمل و نقل یاد کرده عبارت‌اند از: آگاهی از خطرناک بودن کالا، تعهد به انتخاب کارکنان شایسته، دقت در انتخاب وسیله حمل و نقل، بسته‌بندی و علامت‌گذاری بسته‌ها و رعایت الزامات احتیاطی از مرحله بارگیری، تخلیه و تحویل سالم بار می‌باشد. در خصوص معافیت متصدی حمل و نقل کالاهای خطرناک حقوق ایران و کنوانسیون همسان بوده و هر دو با حدوث قوه قاهره و دخالت شخص ثالث و وضعیت خاص کالاهای در حال حمل، متصدی حمل و نقل را از تأدیه خسارت معاف کرده‌اند. در مجموع می‌توان نتیجه گرفت که نظام حقوقی ایران در رابطه با حمل و نقل کالاهای خطرناک ضعیف و نارسا است و با اینکه هیأت وزیران در سال ۱۳۸۰ آیین‌نامه ۴۵ ماده‌ای را همراه با ضمیمه مرتبط جهت حمل و نقل جاده‌ای تصویب کردند که عیناً برگرفته از کنوانسیون ADR است، ولی با این همه عدم وجود اهرم‌های قانونی و ضمانت اجرایی مؤثر و عدم پیش‌بینی بودجه مقتضی جهت اجرایی کردن آن از ضعف‌ها و خلأهای مهم این آیین‌نامه است. بنابراین بازنگری و انجام اصلاحات مزبور ضروری است.

منابع

اعلائی فرد، محمدعلی (۱۳۹۷). *حقوق دریایی (حمل و نقل بین‌المللی دریایی)*. تهران: انتشارات نخل دانش. چاپ اول.
اعظمی زنگنه، عبدالحمید (۱۳۹۸). *حقوق بازرگانی*. تهران: انتشارات سمت. چاپ سوم.
السان، مصطفی (۱۳۸۷). «تعهد ایمنی متصدی حمل و نقل کالاهای خطرناک». *پژوهشنامه حمل و نقل*، شماره ۳، ایزانلو، محسن (۱۳۸۶). *شروط محدودکننده و ساقط‌کننده مسئولیت در قراردادها* تهران: شرکت سهامی انتشار.
ربیعی، فرانک (۱۳۹۶). *حقوق حمل و نقل زمینی و هوایی و دریایی*. تهران: انتشارات نشاط. چاپ اول.
ستوده تهرانی، حسن (۱۳۹۵). *حقوق تجارت*. جلد ۱. تهران: نشر دادگستر. چاپ چهارم.
جلال کمالی، حسین (۱۳۹۵). *صنعت کشتیرانی*. جعبه‌ای به نام کاتینر. جلد دوم. تهران: انتشارات مؤسسه آموزشی

کشتیرانی، چاپ اول.
جلال کمالی، حسین؛ قدیانلو، مریم (۱۳۸۹). *جعبه‌ای به نام کاتینر: خطوط - بنادر - کالای خطرناک*. تهران: انتشارات پیشرو.
صفایی، حسین (۱۳۶۴). «قوه قاهره یا فورس ماژور». *مجله حقوقی دفتر خدماتی حقوقی بین‌المللی جمهوری اسلامی ایران*، شماره ۳.
صمدی اهری، محمدهاشم (۱۳۹۳). *مسئولیت مدنی متصدی حمل و نقل دریایی*. تهران: چاپ اول. انتشارات روزنامه رسمی.
شهیدی، مهدی (۱۳۸۵). «برخورد مقررات قانون مدنی و تجارت در مورد قرارداد حمل و نقل». *مجموعه مقالات حقوقی*، تهران: مجد.
شیخ‌الاسلامی، سیدمحسن (۱۳۹۸). *حقوق بین‌الملل خصوصی*. تهران: انتشارات گنج دانش. چاپ اول.
عرفانی، محمود (۱۳۷۳). *حقوق تجارت*. تهران: جهاد دانشگاهی. چاپ هفتم.
کاتوزیان، ناصر (۱۳۹۳). *قواعد عمومی قراردادها*. جلد ۳. تهران: شرکت سهامی انتشار با همکاری بهمن برنا. چاپ سوم.
_____ (۱۳۸۶). *حقوق مدنی*، عقود معین. تهران: شرکت سهامی انتشارات. چاپ سوم.
محمدزاده وادقانی، علیرضا (۱۳۸۷). «کنوانسیون سازمان ملل متحد در مورد حمل‌ونقل مرکب بین‌المللی کالا (کنوانسیون ۲۴ مه ۱۹۸۰)». *ژنو*. *مجله دانشکده حقوق دانشگاه تهران*. ش ۴۱.
_____ (۱۳۹۱). «مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی». *مجله دانشکده حقوق دانشگاه تهران*، شماره ۵۵.
Bacache, Gibeili (2017). *Droit ciril. Les obligation, La respansability Givileextracontractuelle, Economica, Le. Ed.panis.*
carbonnier, Jean (2016). *Droit civil. Obiligations. presses universitaires de France, 21. E.sd.*
Colinvaun, R. (2019). *Corver carriage by sea*. London: sterens and sans
Cuner, O. (2018). *Corrioge of Darrgerous Goeds by sea*. Hahue: Hague visby convention.
Eeill, Terre (1986). *Droit civil. Les obligations*. Dalloz. 4e. ed.

- Jourdain, Patrice (1993). *Lien de causalite*. Causeetranger. Paris: Juris classeur.
- Hill, D. J. and Messent, A.D. (2019). *ADR: Contracts for the international carriage of goods by road*. London: Lloyd's of London.
- Loewe (2014). "commentary on the conerrrtion of 99 may 1956". *European trenspartation low journal*, E. 7. L., p. 167.
- Mazeaud, Jean (2018). *Lecmsde Drost civil*. Obiligationd. T2. Monntchrestien. 6. e. sd.
- Mazed, H. (1998). *Lecons droit civil*. Paris: montchrestion.
- Savil and Albion (2018). *Enternational carriage of gaods by road*. London: stevens and sons.
- Schelin, Remy (2004). *Droit des obligations*. pans.
- Viney, Generieve (2016). *Traite de Droit civil*. Lmreaductionala Respansabilite. Librairie general de droit et de Junspradance, 2 e. ed.
- Weill, Terre, R. (2015). *Las principek de la Respansabilite civil*. dalloz.

