

مطالعات حقوق تطبیقی

دوره ۹، شماره ۲

پاییز و زمستان ۱۳۹۷

صفحات ۸۷۹ تا ۹۰۰

## مسئولیت ارسال کننده در حمل و نقل جاده‌ای کالای خطرناک در حقوق ایران و اتحادیه اروپا

سیده فرزانه یوسفی

دانش آموخته کارشناسی ارشد حقوق خصوصی دانشگاه فردوسی مشهد

(Email: sf.yousefi@mail.um.ac.ir)

سعید محسنی\*

دانشیار گروه حقوق دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه فردوسی مشهد

سید محمدمهدی قبولی درافشان

دانشیار گروه حقوق دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه فردوسی مشهد

(Email: ghaboli@um.ac.ir)

(تاریخ دریافت: ۱۳۹۶/۱۰/۱۱، تاریخ پذیرش: ۱۳۹۷/۰۱/۳۱)

### چکیده

تولید فزاینده کالای خطرناک و گسترش مبادلات تجاری بر حجم نقل و انتقال کالای خطرناک افزوده و باعث شده است حمل و نقل جاده‌ای این نوع کالا موضوع بحث کنوانسیون‌های بین‌المللی قرار گیرد. حقوق ایران نیز از تحولات بین‌المللی دور نمانده و علاوه بر ملحق شدن به برخی کنوانسیون‌های بین‌المللی، مقرراتی را در سطح داخلی برای حمل این نوع کالاها وضع کرده است. در فرایند حمل و نقل کالای خطرناک، ارسال کننده یکی از طرفین قرارداد حمل و نقل است که نقش سازنده‌ای در تهیه مقدمات حمل دارد. ارسال کننده کالا در موقعیت مناسبی برای سنجش ایمنی حمل کالا بوده و دارای وظایفی است که به اقتضای طبیعت خاص کالای خطرناک و گستردگی و شدت خسارت ناشی از آن تشدید شده است و در پی آن، مسئولیت سنگین تری را می‌طلبد؛ بنابراین در جستار حاضر سعی شده است با روش توصیفی-تحلیلی و بر مبنای مقررات داخلی و بین‌المللی، علاوه بر تعیین حدود و شمول مفهوم کالای خطرناک، تعهدات و تکالیف ارسال کننده تشریح شود و ضمن تبیین و ارزیابی وضع موجود در نظام حقوقی ایران و اسناد بین‌المللی از حیث قلمرو و مبنای مسئولیت، وضع مطلوب تحلیل گردد.

### واژگان کلیدی

حمل و نقل کالای خطرناک، کنوانسیون CMR، مسئولیت مدنی ارسال کننده، موافقت‌نامه ADR، وظایف ارسال کننده.

## مقدمه

با توجه به موقعیت جغرافیایی ایران، حمل و نقل زمینی - جاده‌ای یکی از مهم‌ترین زیرساخت‌های تجارت بین‌الملل در این کشور به‌شمار می‌آید. با توجه به اهمیت این نوع از حمل و نقل و به‌منظور تسهیل جریان حمل و نقل‌های بین‌المللی که مبدأ یا مقصد آن ایران است، قانون‌گذار در سال ۱۳۷۶ش الحاق به کنوانسیون قرارداد حمل و نقل بین‌المللی کالا از طریق جاده (CMR)<sup>۱</sup> را تصویب کرد. طبعاً یکی از مسائل مهم حقوقی مربوط به حمل و نقل نیز مسئله مسئولیت است که به‌ویژه در خصوص حمل کالاهای خطرناک پیچیدگی‌های بیشتری پیدا می‌کند و این در حالی است که کنوانسیون CMR تنها یک ماده را به حمل کالای خطرناک اختصاص داده است. البته در این خصوص موافقت‌نامه اروپایی درباره حمل و نقل بین‌المللی کالای خطرناک از طریق جاده (ADR)<sup>۲</sup> به تفصیل به موضوع پرداخته است. ADR موافقت‌نامه مهمی در خصوص حمل کالای خطرناک از طریق جاده در سطح اتحادیه اروپا است که در سال ۱۹۵۷م به تصویب رسیده است و هرازچندگاهی به‌روزرسانی می‌شود. آخرین ویرایش این موافقت‌نامه مربوط به ۲۰۱۷م است. در این موافقت‌نامه ضمن طبقه‌بندی و فهرست کردن کالاهای خطرناک، برخی استانداردها برای بسته‌بندی، بارگیری و حمل این کالاها مشخص و برای هریک از طرفین قرارداد حمل، مرسل‌الیه، خدمه و کارمندان دخیل در حمل وظایفی مقرر شده است. این موافقت‌نامه با هدف کاهش خطرهای ناشی از حمل این‌گونه کالاها، تنها استانداردهای لازم برای حمل و وظایف افراد دخیل در حمل را مشخص نموده، ولی به حوزه مسئولیت این افراد ورود نکرده است.

در حقوق داخلی ایران، مواد ۳۷۷ تا ۳۹۴ قانون تجارت به تنسیق روابط حقوقی با موضوع حمل و نقل پرداخته است، لیکن در این مواد مقرره‌ای که به‌طور جداگانه به حمل کالای خطرناک بپردازد، وجود ندارد و تنها می‌توان از اطلاق مواد یادشده در باب وظایف و مسئولیت ارسال‌کننده و متصدی حمل استفاده کرد. با این‌همه، دستورالعمل جامعی در خصوص حمل و نقل جاده‌ای کالاهای خطرناک در سال ۱۳۸۰ش به تصویب هیئت وزیران رسیده است. این آیین‌نامه و اصلاحات بعدی آن، مانند موافقت‌نامه ADR، مقرراتی راجع به بارگیری و وسایل حمل و نقل وضع کرده و وظایف ارسال‌کننده، راننده و خدمه کالا را مشخص نموده است (شهامت و برادران رحمانیان، ۱۳۸۷، ص ۲). ماده ۴۶ این آیین‌نامه رعایت کنوانسیون بازل و مصوبات مرتبط با آن را در حمل و نقل جاده‌ای لازم می‌داند. کنوانسیون بازل در سال ۱۹۸۹م

1. Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road

2. European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road

با عنوان «کنترل نقل و انتقالات برون مرزی مواد زائد زیان‌آور و دفع آن‌ها»<sup>۱</sup> در شهر بازل سوئیس به تصویب رسید و الزاماتی را در خصوص حمل پسماندهای خطرناک وضع کرد. ایران در سال ۱۳۷۱ش به این کنوانسیون پیوست.<sup>۲</sup> در پی تصویب کنوانسیون بازل در سال ۱۹۹۹م، پروتکلی با هدف ایجاد یک رژیم مسئولیت برای خسارات ناشی از ضایعات آلوده‌کننده به این کنوانسیون الحاق شد که به دلیل عدم اقبال کشورها از جمله ایران لازم‌الاجرا نشد (یزدانیان و باطنی، ۱۳۹۵، ص ۱۷۵). این در حالی است که الزامات پیش‌بینی شده در کنوانسیون بازل بدون ضمانت اجرای مقرر در پروتکل الحاقی آن بی‌ثمر است؛ بنابراین با وجود عدم الحاق ایران به این پروتکل، بررسی مفاد آن خالی از لطف نخواهد بود.

با این اوصاف در حوزه حمل کالای خطرناک، مسئولیت اشخاص مختلفی را می‌توان به بحث گذاشت. لیکن آنچه کمتر مورد توجه قرار گرفته، مسئولیت ارسال‌کننده کالای خطرناک است. به همین دلیل این جستار بر نقش تعیین‌کننده ارسال‌کننده در جریان حمل کالای خطرناک در حقوق داخلی ایران و مقررات بین‌المللی پیش‌گفته متمرکز شده و سعی کرده است به ابهامات و پرسش‌های موجود در این خصوص پاسخ دهد. برای تبیین مسئولیت ارسال‌کننده در جریان حمل کالای خطرناک شایسته است ابتدا وظایف او در این خصوص مطالعه گردد (مبحث نخست)، سپس به بررسی مسائل مختلف مربوط به مسئولیت (قلمرو و مبنای مسئولیت) پرداخته شود (مبحث دوم). البته پیش از همه این‌ها، برای جلوگیری از برخی اختلافات لفظی، لازم است توضیح مختصری درباره مفهوم کالای خطرناک داده شود.

هدف و ضرورت قانونی برای شناسایی و تعریف کالای خطرناک این است که طبقه‌بندی، اوصاف خطر و نوع خطری که در زمان بارگیری و تخلیه ایجاد می‌شود، مشخص گردد (Lowe, 2005, p.221). در کنوانسیون CMR کالای خطرناک تعریف نشده است. البته در شرح کنوانسیون، کالای خطرناک کالایی تعریف شده که در جریان حمل و نقل طبیعی منشأ یک خطر فوری است (Loewe, 1976, p.53). موافقت‌نامه ADR نیز در ماده ۱ به تعریف عناصر مختلف دخیل در حمل پرداخته و کالای خطرناک را تنها به فهرستی که در ضمیمه A و B موافقت‌نامه ADR ارائه شده، ارجاع داده است. قانون تجارت ایران نیز ماده‌ای را به حمل کالای خطرناک و تعریف این کالا اختصاص نداده است، اما آیین‌نامه اجرایی حمل و نقل جاده‌ای مواد خطرناک در بند «ب» ماده ۱، کالای خطرناک را موادی می‌داند که نسبت به بهداشت یا سلامتی انسان، حیوان و محیط زیست ذاتاً خطرناک بوده، مشمول یکی از طبقه‌بندی‌های نه‌گانه

1. Basel Convention on the Control of Transboundary Movements of hazardous Wastes and their Disposal

۲. قانون اجازه عضویت جمهوری اسلامی ایران در کنوانسیون بازل درباره کنترل انتقالات برون مرزی مواد زائد زیان‌بخش و دفع آن‌ها، ۱۳۷۱ش.

موجود در این آیین‌نامه باشد. در برخی از نوشته‌های حقوقی نیز کالای خطرناک به گازها، مایعات و جامداتی اطلاق شده است که «ذاتاً، یا در صورت همراه بودن با کالاهای دیگر، برای کالاهای دیگر، جان انسان‌ها یا محیط‌زیست زیان‌آور باشند» (السان، ۱۳۸۷، ص ۲۰۸).

گفتنی است نظام‌های حقوقی کامن‌لا به وضعیت خطرناک بیش از ذات خطرناک کالا توجه می‌کنند (Güner-Özbek, 2007, p.61) و کالای خطرناک را تنها کالاهای ذاتاً خطرناک مانند دینامیت نمی‌دانند، بلکه کالاهایی بی‌خطر مانند غلات را اگر در وضعیتی خاص و خطرناک قرار بگیرند، خطرناک توصیف می‌کنند (Carr & Stone, 2014, p.365). در طبقه‌بندی‌های کالای خطرناک و تعاریف موجود، ماهیت خطر کالای خطرناک مبهم است و مشخص نیست در چه شرایطی کالایی در صورت همراه بودن با کالاهای دیگر خطرناک توصیف می‌شود. برای مثال آیا نقصی که در کاغذ به علت مجاورت با آب ایجاد می‌شود، باعث ایجاد وصف خطرناک برای آب است؟

در طبقه‌بندی کالاهای خطرناک موضوع ماده 2.1.1.1.1 موافقت‌نامه ADR و بند «ب» ماده ۱ آیین‌نامه اجرایی حمل مواد خطرناک یک ویژگی اصلی وجود دارد که می‌تواند در یافتن پاسخ، مؤثر باشد. این ویژگی وجود «خطر بالقوه» است. این خطر گاهی وصف اساسی بعضی کالاها را تشکیل می‌دهد، به طوری که عرفاً خطر آن کالا بر کسی پوشیده نیست؛ مانند مواد رادیواکتیو و شیمیایی و گاهی تنها با بخشی از ماهیت کالا عجین شده که با تحریک عوامل دیگر به خطر بالفعل تبدیل می‌شود؛ از جمله جامدات قابل اشتعال یادشده در ماده 2.2.41.1.3 موافقت‌نامه ADR، مانند پودرها، دانه‌ها و مواد خمیری که در صورت وجود منبع خارجی مثل اصطکاک یا منبع احتراق، آتش می‌گیرند. این خطر باعث می‌شود که کالا در طی عملیات بارگیری، حمل، تخلیه و نگهداری باعث انفجار، آتش‌سوزی، تشعشع، مرگ، سوختگی، مسمومیت، بیماری انسان و حیوان یا آلودگی آب، هوا و خاک شود (براتی و رهبر، ۱۳۸۷، ص ۲)؛ بنابراین، کالاهایی که دارای خطر بالقوه باشند و باعث ایجاد آسیب‌های یادشده شوند، کالای خطرناک به‌شمار می‌آیند. لذا موضع نظام حقوقی کامن‌لا که به ایجاد وضعیت خطرناک توجه کرده است، چندان قانع‌کننده نیست، زیرا بر اساس این وصف، اکثر قریب به اتفاق کالاها خطرناک توصیف می‌شوند و این درحالی است که وجود نظام سخت‌گیرانه مسئولیت خسارت ناشی از کالای خطرناک ایجاد می‌کند که تفسیر مضیق از کالای خطرناک صورت گیرد

## مبحث نخست، وظایف ارسال‌کننده کالا در خصوص حمل کالای

### خطرناک از طریق جاده

فرایند حمل و نقل کالای خطرناک با دستور ارسال‌کننده کالا شروع شده، طی مراحل مختلف

حمل، اشخاص مختلفی در این فرایند دخیل می‌شوند. بنابراین، ارسال‌کننده کالا در راستای انجام یک فرایند حمل سالم و ایمن، وظایفی ابتدایی برعهده دارد که اخلاص در هرکدام از این وظایف، حمل کالا را با مشکل مواجه خواهد کرد و در پی آن باعث مسئولیت ارسال‌کننده خواهد شد؛ به این ترتیب، شایسته است وظایف ارسال‌کننده در قلمرو اطلاع‌رسانی (بند نخست)، بسته‌بندی، درج علائم و شماره‌گذاری (بند دوم) تبیین شود و روش انجام هرکدام از این وظایف، شیوه‌اثبات آن و ضمانت اجرای عدم انجام آن بررسی گردد.

### بند نخست، اطلاع‌رسانی

بند ۱ ماده ۶ کنوانسیون CMR آوردن برخی مطالب را در بارنامه ضروری می‌داند. در این میان جزء «و» مقررۀ یادشده، ذکر شرحی از کالاهای خطرناک را لازم دانسته است که به‌طورمعمول چنین کالاهایی با آن شرح شناخته می‌شوند. بند ۱ ماده ۲۲ به‌طور کامل‌تر مقرر کرده است که «وقتی ارسال‌کننده، 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 به‌عمل آید، مطلع سازد». همان‌گونه که ملاحظه می‌شود، به‌موجب این ماده، ارسال‌کننده مکلف است که هم نوع دقیق خطر را اعلام کند و هم اقدامات احتیاطی را که باید به‌عمل آید به حمل‌کننده اطلاع دهد. به تعبیر برخی از نویسندگان (Gusik, Klumpp & Westphal, 2012, p.9)، اطلاعاتی که ارسال‌کننده باید ارائه نماید، عبارت‌اند از: ساختار جزئی خطر کالای خطرناک و توصیه در مورد اقدامات پیشگیرانه که باید حمل‌کننده برای جلوگیری یا کاهش خطر انجام دهد.

در حقوق ایران طبق ماده ۳۷۹ قانون تجارت، ارسال‌کننده وظیفۀ اطلاع‌رسانی را برعهده دارد. هرچند در این ماده به‌صراحت سخنی از اطلاع‌رسانی درباره‌ ماهیت کالای خطرناک به‌میان نیامده، لیکن ممکن است اطلاق این ماده شامل موضوع بحث نیز بشود که مقرر می‌دارد ارسال‌کننده باید محتوی عدل‌ها و بسته‌ها را به اطلاع متصدی حمل و نقل برساند. باین‌همه ممکن است تکلیف اعلام محتوای بسته‌ها ناظر به قابلیت قانونی حمل، چگونگی چیدمان و شیوه‌جابه‌جایی بار دانسته شود و اطلاق آن منصرف از اطلاع‌رسانی درباره‌ ماهیت کالای خطرناک باشد؛ بنابراین بایسته است که قانون تجارت ایران نیز همانند کنوانسیون CMR به‌صورت صریح، علاوه بر تکلیف اطلاع‌رسانی راجع به ماهیت کالای خطرناک، تکلیف به اعلام اقدامات احتیاطی را که باید به‌عمل آید، پیش‌بینی نماید. البته این تکلیف در ماده ۵ آیین‌نامه‌ اجرایی حمل و نقل جاده‌ای مواد خطرناک پیش‌بینی شده است. به‌موجب این ماده، «فرستنده کالا و محصول خطرناک مکلف است پیش از تنظیم قرارداد حمل و نقل کالا، طی اظهارنامه‌ای مطابق فرم پیوست شماره یک از ضمیمه «ب»، متصدی حمل و نقل را از خطرناک بودن

محموله و همچنین نوع خطر و اقدامات احتیاطی که باید در حین حمل و نقل کالای موصوف به عمل آید، مطلع نماید». لیکن با توجه به اهمیت این تکلیف و ضمانت اجرای سنگین آن، شایسته است ترتیبات یادشده در متن قانون پیش‌بینی شود.

درباره شیوه اثبات اطلاع‌رسانی در خصوص ماهیت کالای خطرناک نیز باید گفت، برگرفته از ماده ۲۲ کنوانسیون CMR، اصولاً مشخصات خطر در بارنامه ذکر می‌شود. لیکن ذکر در بارنامه موضوعیت ندارد و مهم این است که اطلاع حمل‌کننده از ماهیت خطرناک کالا به اثبات برسد. به دیگر سخن، ناقص بودن یا نبود بارنامه جاده‌ای خللی به اعتبار قرارداد حمل و شمول کنوانسیون CMR وارد نمی‌کند (محسنی و قبولی درافشان، ۱۳۹۱، ص ۱۹۹) و ارسال‌کننده می‌تواند از سایر شیوه‌ها برای اثبات اطلاع حمل‌کننده استفاده نماید. در این راستا می‌توان به سایر اسناد حمل از جمله اظهارنامه، صورت حساب یا مجوز حمل کالای خطرناک که شرح کالای خطرناک در آن‌ها درج شده است، استناد نمود. قسمت پایانی بند ۱ ماده ۲۲ در تبیین این مطلب مقرر نموده است که «در صورتی که این اطلاعات در بارنامه‌ی جاده‌ای ذکر نشده باشد، مسئولیت اثبات این که حمل‌کننده از نوع خطری که در حمل کالای مورد بحث وجود داشته آگاه بوده است، با ارائه دلایل دیگر به عهده ارسال‌کننده یا گیرنده خواهد بود».

این مطلب از بند «b» ماده 1.4.2.1.1 موافقت‌نامه ADR نیز قابل برداشت است که مقرر کرده است در صورت نبود بارنامه جاده‌ای، بایستی اطلاعات در یک فرم تهیه شود و همراه با مجوز حمل<sup>۱</sup> و دیگر اسناد مانند پروانه حمل، اطلاعیه‌ها و اخطاریه‌هایی که ضروری است، در اختیار حمل‌کننده قرار گیرد. گفتنی است که در اثبات اطلاع حمل‌کننده از ماهیت خطرناک کالا، توجه به تخصص و وضعیت حمل‌کننده و نیز ماهیت کالا تعیین‌کننده است. در واقع تخصص حمل‌کننده در حمل کالای خطرناک یا وجود رابطه تجاری قبلی در خصوص حمل این نوع کالاها به طوری که در آن دوره، اطلاعات ضروری آن کالا مبادله شده باشد، اماره‌ای بر آگاهی حمل‌کننده از ماهیت کالا است (Loewe, 1976, p.53). همچنین گاهی ماهیت خطر بعضی از کالاها آن قدر آشکار است که هر انسان متعارفی به این خطر آگاه است و حمل‌کننده نمی‌تواند در خصوص این نوع کالاها مدعی عدم اطلاع شود؛ برای مثال محموله بنزین که هیچ‌کس در خطرناک بودن آن تردید ندارد و متصدی حمل که عرفاً یک متخصص آشنا به فن است، عذری بر ناآگاهی نخواهد داشت (السان، ۱۳۸۷، ص ۲۱۱). البته استناد به این امور در صورتی است که بسته‌بندی و ظواهر امر گواه وضعیت کالا باشد.

۱. مجوز حمل از جمله مدارک ضروری برای حمل کالای خطرناک است که ارسال‌کننده طبق بند «a» ماده 1.4.2.1.1 ADR باید تنها دستور حمل کالاها را بدهد که طبق موافقت‌نامه ADR مجاز برای حمل باشد.

در خصوص شیوه اعلام ماهیت خطرناک کالا، آیین‌نامه اجرایی حمل و نقل جاده‌ای مواد خطرناک مقررات ویژه‌ای دارد. بر اساس ماده ۵ این آیین‌نامه که متن آن پیش‌تر بیان شد، اطلاع‌رسانی باید به‌موجب اظهارنامه و پیش از تنظیم قرارداد حمل و نقل انجام شود.

بدیهی است تکلیف اطلاع‌رسانی در خصوص کالای خطرناک باید دارای ضمانت اجرای متناسب باشد. بند ۱ ماده ۷ کنوانسیون CMR ضمانت اجرای تکلیف اطلاع‌رسانی درباره کالای خطرناک را مسئولیت ارسال‌کننده دانسته است. به‌موجب اطلاق این مقرر، ارسال‌کننده مسئول جبران تمام هزینه‌ها، خسارات و آسیب‌هایی خواهد بود که در نتیجه نادرستی یا کافی نبودن اطلاعات مربوط به کالای خطرناک ایجاد می‌شود. بند ۲ ماده ۲۲ کنوانسیون نیز در مقام بیان ضمانت اجرای تکلیف اطلاع‌رسانی درباره کالای خطرناک، دو مسئله را مطرح می‌سازد. به‌موجب این مقرر، اگر حمل‌کننده از وجود کالای خطرناک آگاه نشده باشد، از سویی می‌تواند در هر زمان و مکان، کالا را تخلیه کرده یا آن را از بین برده یا خنثی نماید بدون اینکه غرامتی از این بابت بپردازد. از سوی دیگر، ارسال‌کننده کالا مسئول جبران تمام هزینه‌ها، فقدان یا خسارت‌هایی است که از تحویل چنین کالایی به‌منظور حمل یا از حمل آن حادث می‌شود.

در این خصوص پرسشی مطرح می‌شود که اگر ارسال‌کننده از خطرناک بودن کالا اطلاع نداشته باشد، آیا از مسئولیت معاف می‌شود؟ در نظام‌های حقوقی مختلف نیز در مورد نوع تعهد اطلاع‌رسانی به ارسال‌کننده اختلاف وجود دارد. در حقوق انگلیس برخلاف حقوق امریکا، ارسال‌کننده در صورت عدم اطلاع از نوع کالا و یا نداشتن وسیله‌ای برای اطلاع‌یابی از ماهیت خطرناک کالا، در برابر حمل‌کننده مسئولیت ندارد. این موضوع در حقوق انگلیس بیش از یک قرن محل بحث بود تا اینکه سرانجام مجلس اعیان حکم داد که وظیفه ارسال‌کننده محض است و بستگی به دانش واقعی او ندارد (Stasevic, 1999, p.117-118). برابر ماده ۲۲ کنوانسیون CMR نیز ارسال‌کننده با اثبات آگاهی حمل‌کننده از مسئولیت معاف می‌شود و این ماده اثبات ناآگاهی ارسال‌کننده به ماهیت کالا را عامل معافیت وی از مسئولیت ندانسته است. به‌طور نوعی نیز هر شخصی به ماهیت کالایی که ارسال می‌کند آگاه است و ادعای عدم اطلاع او از ماهیت کالا پذیرفتنی نیست، به‌ویژه اگر وی صاحب کالا یا فروشنده آن باشد. ضمن اینکه اگر از یک سو ارسال‌کننده بتواند با اثبات جهل خود به ماهیت کالا، از مسئولیت معاف شود و از سوی دیگر طبق ماده ۲۲ کنوانسیون CMR، حمل‌کننده‌ای که به ماهیت کالا آگاه نبوده و تکلیفی به آگاهی نیز نداشته است هم مسئول نباشد، خسارت ناشی از حمل و نقل کالای خطرناک برعهده کیست؟ ممکن است اشکال شود که در فرضی که ارسال‌کننده بی‌اطلاع از ماهیت کالا است، تکلیف به دادن اطلاعات کالای خطرناک تکلیف مالایطاق است؛ اما شدت و وسعت خسارت ناشی از کالای خطرناک ایجاب می‌کند که محدوده مسئولیت ارسال‌کننده که با

ارسال کالا محیط خطرناکی را ایجاد می‌کند، وسیع‌تر بوده، به صرف عدم آگاهی از ماهیت کالا از مسئولیت معاف نشود. بایستی قصور او در اطلاع‌رسانی دارای ضابطه نوعی بوده، علم واقعی و شخصی ارسال‌کننده ملاک نباشد. با این توضیح که اگر به‌طور نوعی ارسال‌کننده به ماهیت کالای خطرناک آگاه است، تقصیر او مفروض باشد. گفتنی است با وجود مقررات فنی ناظر به کالای خطرناک و طبقه‌بندی آن، ادعای عدم آگاهی از ماهیت خطرناک کالا مسموع نیست. به تعبیر دیگر، آن‌گونه که برخی از نویسندگان (ر.ک. جنیدی، ۱۳۸۱، ص ۴۳) بیان داشته‌اند، مسئولیت به علت قصور از هشدار دادن به آنچه نمی‌داند، نیست، بلکه به علت قصور در کسب اطلاع از چیزی است که باید می‌دانست.<sup>۱</sup>

برای بررسی ضمانت اجرای تکلیف اطلاع‌رسانی درباره کالای خطرناک در نظام داخلی حقوق ایران، افزون بر قواعد عام مسئولیت مدنی، می‌توان ماده ۳۷۹ قانون تجارت را یادآور شد. با مکلف نمودن ارسال‌کننده به اطلاع‌رسانی درباره محتوای بسته‌ها، به‌صراحت ضمانت اجرای آن را مشخص نموده، هماهنگ با قواعد عام مسئولیت مدنی، «خسارات ناشی از عدم تعیین نکات فوق و یا تعیین آن‌ها به‌غلط متوجه ارسال‌کننده خواهد بود». برابر تبصره ماده ۵ آیین‌نامه اجرایی نیز مسئولیت با صاحب کالا است که این مسئله به تفصیل در مبحث دوم بررسی می‌شود.

### بند دوم، بسته‌بندی و درج علائم و شماره‌گذاری

یکی دیگر از وظایف ارسال‌کننده کالای خطرناک، بسته‌بندی، درج علائم و شماره‌گذاری کالای خطرناک است (Gusik, Klumpp & Westphal, 2012, p.9; cf. Rose, 1996, p.605). البته ماده ۲۲ کنوانسیون CMR که به‌طور ویژه مسئله حمل کالای خطرناک و مسئولیت ناشی از آن را مطرح می‌کند، به‌صراحت از وظیفه بسته‌بندی کالای خطرناک سخن به‌میان 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 «ز» بند ۱ این ماده ذکر «تعداد بسته‌ها و علائم و شماره‌های مخصوص آن‌ها» الزامی دانسته شده است. بند ۱ ماده ۷ کنوانسیون نیز ضمانت اجرای مقرر را پیش‌گفته را مسئولیت ارسال‌کننده شمرده است. برخی (السان، ۱۳۸۷، ص ۲۱۳) نیز در مقام بیان تعهدات مربوط به حمل کالای خطرناک، برگرفته از ماده ۸ «تعهد به علامت‌گذاری، درج شماره و تعداد کالاها و بسته‌ها» را از وظایف ارسال‌کننده دانسته‌اند. بیان

۱. البته موردی که کالا ذاتاً خطرناک نیست، اما در شرایط حمل موجب خطر می‌شود، مسئله متفاوت است و مشمول قواعد ویژه حاکم بر کالای خطرناک نبوده و از شمول مباحث این مقاله خارج است و درباره آن طبق قواعد عام تعیین تکلیف می‌شود.



علائم و شماره‌های روی بسته‌ها در بارنامه این امتیاز را برای ارسال‌کننده در پی دارد که حسب فرض پیش‌بینی‌شده در بند ۲ ماده ۹، تعداد بسته‌ها و علائم و شماره‌های روی بسته‌ها با آنچه در بارنامه جاده‌ای قید شده است، مطابقت دارد و در نتیجه ارسال‌کننده نیازی به اثبات درج علائم لازم بر روی بسته‌ها نخواهد داشت. البته این مسئله صرفاً یک فرض بوده و خلاف آن قابل اثبات است؛ به‌علاوه این فرض منصرف از موردی است که حمل‌کننده در بارنامه از حق شرط استفاده کرده باشد.

ماده ۱۰ کنوانسیون نیز بابت نقص بسته‌بندی برای ارسال‌کننده، مسئولیت پیش‌بینی کرده و به این ترتیب به وظیفه ارسال‌کننده در خصوص بسته‌بندی توجه نموده است. توضیح اینکه برگرفته از ماده ۱۰، 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 نمود. 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 بر اساس ماده ۱۰، معلوم بودن نقص بسته‌بندی در موقع تحویل برای حمل‌کننده در حکم آشکار بودن آن است و تکلیف پیش‌بینی‌شده در بند ۱ ماده ۸ برای حمل‌کننده مبنی بر بررسی وضعیت ظاهری کالا و بسته‌بندی آن در هنگام تحویل گرفتن کالا، منطقی است.

بنابراین اصولاً ارسال‌کننده مسئول خسارات ناشی از معیوب بودن بسته‌بندی است (Clarke, 2014, p.911)؛ به همین دلیل در جزء «ب» بند ۴ ماده ۱۷ کنوانسیون، نبود بسته‌بندی یا داشتن بسته‌بندی ناقص از موجبات معافیت حمل‌کننده شمرده شده است. البته در نظام کنوانسیون CMR، فقدان بسته‌بندی یا داشتن بسته‌بندی ناقص نه به‌عنوان تقصیر ارسال‌کننده، بلکه به‌عنوان مخاطرات ذاتی خاص موجب معافیت حمل‌کننده دانسته شده است. اثر اصلی این مسئله در این است که تقصیر ارسال‌کننده به شرطی موجب معافیت حمل‌کننده است که علاوه بر احراز تقصیر و ورود خسارت، رابطه سببیت میان آن دو نیز به اثبات برسد. لیکن در خصوص مخاطرات ذاتی خاص، کافی است که امکان وجود رابطه سببیت میان مخاطره یادشده با خسارت پیش‌گفته وجود داشته باشد. در واقع به‌موجب بند ۲ ماده ۱۸، «وقتی حمل‌کننده اثبات کند که تحت اوضاع و احوال مربوط، فقدان یا خسارت می‌توانسته به یک یا چند مورد از مخاطرات خاص موضوع بند ۴ ماده ۱۷ نسبت داده شود، فرض بر صحت ادعای مدعی می‌شود». البته در این صورت ارسال‌کننده «حق خواهد داشت

ثابت کند که فقدان یا خسارت در حقیقت به طور کلی یا به طور جزئی منتسب به یکی از این مخاطرات نبوده است».

موافقت‌نامه ADR هم در خصوص بسته‌بندی، کانتینر و مخازن و هم در مورد استفاده از خدمات سایر اشخاص، ملاحظاتی حقوقی را مطرح نموده است. در خصوص بسته‌بندی، کانتینر و مخازن از سویی به‌موجب بند «e» ماده 1.4.2.1.1 موافقت‌نامه ADR، لازم است که ارسال‌کننده مطمئن شود که تانکرها، وسایل نقلیه و کانتینرهای مخزن‌دار بزرگ و کوچک که خالی و پاک‌سازی نشده است، به‌طور مناسب برچسب زده شود و وضعیت ایمنی آن مانند کانتینرهای پر باشد. از سویی دیگر بند «c» ماده 1.4.2.1.1 این موافقت‌نامه، بر تناسب بسته‌بندی‌ها، کانتینرها و مخازن با ماهیت خطرناک کالا تأکید نموده است؛ به‌طوری‌که به اعتقاد برخی نویسندگان (Gusik, Klumpp & Westphal, 2012, p.9) لازم است ارسال‌کننده اطمینان کافی داشته باشد که بسته‌بندی، علائم و برچسب‌های خاص مربوط به کالای خطرناک درست و کافی است، به‌طوری‌که از هرگونه خسارت و مفقودی ایمن باشد و خطر و ریسکی برای حمل‌کننده ایجاد نکند. در این زمینه برخی دیگر (براتی و رهبر، ۱۳۸۷، ص ۶) معتقدند که «بسته‌بندی باید به‌گونه‌ای باشد که در شرایط طبیعی و عادی حمل مانع خروج محتویات به بیرون گردیده و چنان مستحکم باشد که در هنگام حمل سست نگردد و فشارهای معمول را تحمل نماید».

درباره استفاده از خدمات سایر اشخاص نیز مقرراتی در موافقت‌نامه ADR به چشم می‌خورد. به‌موجب ماده 1.4.2.1.2 موافقت‌نامه ADR، اگر ارسال‌کننده کالا از خدمات سایر اشخاص حقیقی و حقوقی برای بسته‌بندی و بارگیری و ... استفاده کند، باید برای تضمین اینکه محموله مطابق ملزومات ADR است، الزامات یادشده در موافقت‌نامه را انجام دهد و اطمینان یابد که کلیه اطلاعات لازم پیش‌گفته در مورد بسته‌بندی، علامت‌گذاری و ... از سوی آن شرکت در اختیار او قرار می‌گیرد.

در پایان گفتنی است که چنانچه عملیات حمل از نوع حمل مرکب باشد (برای مثال قسمتی از مسیر، حمل دریایی و قسمتی حمل جاده‌ای باشد)، لازم است بسته‌بندی مناسب برای همه مدل‌های حمل فراهم شود (Svensson & Wang, 2009, p.40).

از آنجایی که قانون تجارت ایران در خصوص حمل کالای خطرناک مقررات ویژه‌ای ندارد، در مورد بسته‌بندی این‌گونه کالاها نیز مقررۀ خاصی پیش‌بینی نشده است و مسائل آن را باید از قواعد عام مربوط به بسته‌بندی دریافت نمود. ماده ۳۸۰ قانون تجارت نیز همانند کنوانسیون CMR، اصولاً تکلیف بسته‌بندی و به تبع آن، مسئولیت ناشی از آن را برعهده ارسال‌کننده قرار داده است. هرچند قانون تجارت در خصوص نحوه بسته‌بندی کالای خطرناک مقرراتی پیش‌بینی نکرده، لیکن آیین‌نامه

اجرائی حمل و نقل جاده‌ای مواد خطرناک متضمن مقرراتی در این خصوص است. به موجب ماده ۲۳ این آیین‌نامه، «بسته‌ها و جعبه‌های حامل مواد خطرناک نیز باید دارای برچسب ویژه‌ای باشند که مشخصات کالای خطرناک و شماره طبقه مربوط به آن مطابق پیوست یک ضمیمه «الف» به‌دقت در آن منعکس شده باشد و روش‌های بسته‌بندی مندرج در ضمیمه «ج» در مورد آن‌ها رعایت گردد». همان‌گونه که ملاحظه می‌شود در این ماده صرفاً از تکالیفی در خصوص بسته‌بندی سخن به میان آمده، ولی مشخص نشده که این تکلیف برعهده چه کسی است. سکوت آیین‌نامه اجرایی در این باره به‌وسیله مقرر ماده ۳۸۰ قانون تجارت به‌عنوان قانون عام قابل تفسیر است. این ماده به‌صراحت تکلیف بسته‌بندی را به‌عهده ارسال‌کننده گذاشته است. در حال ماده ۲۳ آیین‌نامه اجرایی از سویی برای مشخصات کالای خطرناک و شماره طبقه مربوط به آن و از سوی دیگر در خصوص روش‌های بسته‌بندی به دستوراتی در ضمیمه «الف» و «ج» آیین‌نامه ارجاع داده است. دستورات مقرر در ضمیمه «الف» مربوط به نشانه‌گذاری، علامت‌گذاری و شماره‌گذاری جعبه‌ها و بسته‌های کالای خطرناک برای هر یک از ۹ طبقه یادشده در بند «ب» ماده ۱ آیین‌نامه اجرایی است که مقرر شده است همه بسته‌ها دارای شماره شناسایی ملل متحد و جدول شماره یک این ضمیمه باشد. چنان‌که محموله به مقصد یکی از بندرهای کشور و یا به مقصد کشور خارجی بارگیری شود، نشانه‌ها و علائم به زبان انگلیسی مندرج شود و چنانچه مبدأ و مقصد محموله داخلی باشد، زبان فارسی کفایت می‌کند. گفتنی است که لزوم درج شماره ملل متحد مشابه ماده 2.1.1.2 ADR بوده، جدول شماره یک این ضمیمه که برای هر یک از گازه‌های طبقه دو نشانه‌های اختصاری تعیین کرده، شبیه حکم یادشده در ماده 2.2.1.3 ADR است. ضمیمه «ج» نیز متضمن مقرراتی فنی در خصوص کمیت کالا در بسته‌بندی‌ها است که برای تعیین مقادیر کمی بسته‌بندی کالای خطرناک از روش op1 تا op8 استفاده شده که مطابق با روش بسته‌بندی p520 ذیل ماده ADR 4.1.4.1 است.

بنابراین می‌توان گفت که ضوابط مرتبط با بسته‌بندی کالای خطرناک موضوع بخش ۴ موافقت‌نامه ADR، به‌صورت محدود در ضمیمه «الف» و «ج» آیین‌نامه حمل کالای خطرناک ارائه شده است (شهامت و برادران رحمانیان، ۱۳۸۷، ص ۱۲). البته ملاحظات مفصل ADR درباره الزامات عمومی بسته‌بندی موضوع ماده 4.1.1، ضوابط حمل با کانتینرهای متوسط (IBC) یادشده در ماده 4.1.2 و ضوابط عام در مورد روش بسته‌بندی موضوع ماده 4.1.3، در آیین‌نامه حمل کالای خطرناک و ضمیمه آن مغفول مانده است.

هر چند در مقررات پیش‌گفته در مورد شیوه بسته‌بندی کالای خطرناک تعیین تکلیف شده، لیکن نه در آیین‌نامه و نه در قانون تجارت در خصوص مسئولیت ناشی از بسته‌بندی نامناسب کالای خطرناک پیش‌بینی خاصی صورت نگرفته است؛ بنابراین لازم است در این باره از قواعد

عام مسئولیت ناشی از بسته‌بندی بهره گرفته شود. در این راستا قسمت اخیر ماده ۳۸۰، آواری ناشی از عیوب عدل‌بندی را برعهده ارسال‌کننده نهاده است. آواری به معنی «ورود خسارت فیزیکی به کالا به نحوی که در اثر آن ارزش اقتصادی کالا کاهش یافته یا اینکه استفاده مجدد از آن مستلزم پرداخت هزینه باشد» (محسنی و کریم‌زاده، ۱۳۹۲، ص ۱۳۷)؛ به این ترتیب، این ماده تکلیف خسارت به خود کالا را مشخص کرده است. ولی خسارات ناشی از کالای خطرناک منحصر به خود محموله نیست، بلکه متوجه دیگران اعم از متصدی به‌عنوان طرف قرارداد حمل، اشخاص ثالث، محمولات دیگر و محیط زیست نیز می‌شود. در صورتی که ثابت شود ارسال‌کننده ناقض تعهد صریح یا ضمنی قراردادی مبنی بر بسته‌بندی و شماره‌گذاری مناسب کالای خطرناک بوده، در مقابل متصدی حمل به‌عنوان طرف قرارداد حمل مسئول است. مسئولیت ارسال‌کننده ناشی از بسته‌بندی نامناسب در مقابل اشخاص ثالث و محیط‌زیست نیز با اثبات تقصیر وی بر اساس ماده ۱ قانون مسئولیت مدنی یا توسل به قاعده تسبیب قابل احراز است. گفتنی است که توافقات خصوصی میان ارسال‌کننده و حمل‌کننده درباره شرط عدم مسئولیت ناشی از عیب بسته‌بندی در حق ثالث بی‌تأثیر است. این نتیجه ضمن احترام به اصل آزادی اراده با اصل نسبی بودن قراردادها نیز هماهنگ است؛ بنابراین صرف نظر از توافقات خصوصی ارسال‌کننده و حمل‌کننده، اگر در فرایند حمل کالای خطرناک، هریک از آنها از تکالیف خود تخطی کند و در نتیجه به ثالث یا محیط‌زیست آسیب برسد، بایستی مطابق قواعد عمومی مسئولیت، از قبیل قاعده تسبیب و ماده ۱ قانون مسئولیت مدنی، از عهده جبران آن برآید.

### مبحث دوم، قلمرو و مبنای مسئولیت ارسال‌کننده کالا

طبیعت خاص کالای خطرناک که موجب ورود زیان‌های سنگین شده، دشواری‌هایی را در فرایند اثبات دربر دارد، نظام مسئولیت ویژه‌ای را ایجاد می‌کند که به یاری آن بتوان به نحو شایسته‌ای درباره زیان‌های وارده تصمیم گرفت. در این زمینه لازم است از سویی به تعیین قلمرو مسئولیت ارسال‌کننده پرداخت (بند نخست) و از سوی دیگر مبنای مسئولیت ارسال‌کننده کالای خطرناک را تبیین نمود (بند دوم).

#### بند نخست، قلمرو مسئولیت ارسال‌کننده

قلمرو مسئولیت ارسال‌کننده محدود به مال یا اموال خاصی نیست. قسمت پایانی بند ۲ ماده ۲۲ کنوانسیون CMR با تعبیری عام بر این مطلب صحه گذاشته است. به‌موجب این مقرر «ارسال‌کننده کالا مسؤل جبران تمام هزینه‌ها، فقدان یا خسارت‌هایی است که از تحویل چنین

کالایی به‌منظور حمل یا از حمل آن حادث شود». مسئولیت ارسال‌کننده در مقابل حمل‌کننده با توجه به تعبیر عام «تمام هزینه‌ها، فقدان یا خسارت‌ها» شامل زیان‌هایی است که به خود کالای خطرناک، وسیله نقلیه و اموال متعلق به اشخاص ثالث وارد می‌شود (cf. Loewe, 1976, p.53). گفتنی است محدودیت یادشده در ماده ۲۳ کنوانسیون CMR که از سقف مسئولیت سخن به‌میان می‌آورد، تنها مربوط به مسئولیت حمل‌کننده است و شامل ارسال‌کننده نمی‌شود، بنابراین ارسال‌کننده به‌طور کامل مسئول است (Clarke & Yates, 2014, p.52). آیین‌نامه اجرایی و کنوانسیون بازل در مورد خسارت وارد به محیط‌زیست نیز ملاحظاتاتی دارند. مقدمه کنوانسیون بازل انتقالات برون‌مرزی زباله‌های زیان‌بار را تحت شرایطی مجاز می‌داند که سلامت انسان و محیط‌زیست را به خطر نیندازد. ضمن اینکه جزء «c» بند ۲ ماده ۲ پروتکل این کنوانسیون، هزینه‌های ناشی از اختلال‌های زیست‌محیطی ناشی از حمل پسماند خطرناک را یکی از انواع خسارت می‌داند. ماده ۴۶ آیین‌نامه اجرایی نیز با لازم‌الاجرا دانستن مفاد این کنوانسیون، به خسارت‌های زیست‌محیطی نظر داشته است. به‌علاوه ماده ۱۹ آیین‌نامه، متصدی حمل را موظف کرده است در خصوص سوانحی که به پخش در طبیعت منجر می‌شود، مراتب را به سازمان امدادی اطلاع دهد.

از حیث ذی‌نفعان مسئولیت نیز باید گفت هر شخصی اعم از حمل‌کننده، شخص ثالث و مرسل‌الیه که تحت تأثیر ریسک کالای خطرناک قرار گیرد، مشمول حمایت خواهد بود (Clarke, 2014, p.821). البته بدیهی است در تعیین مسئولیت ارسال‌کننده باید به موجبات معافیت و شرایط مسئولیت نیز توجه داشت. در این راستا زمانی ارسال‌کننده مسئول است که رابطه سببیت بین ورود زیان و کالای خطرناک وجود داشته باشد و او مسئول خساراتی نخواهد بود که در طول مسیر حمل از سوی اسباب دیگر یا سایر کالاها ایجاد می‌شود.

تبصره ماده ۵ آیین‌نامه اجرایی ضمن بیان دو نوع ضمانت اجرا برای عدم اطلاع‌رسانی، قلمرو شخصی مسئولیت را نیز مشخص کرده است؛ با این توضیح که صاحب کالا را مطابق مقررات موجود، مسئول جبران خسارت‌هایی می‌داند که از تحویل چنین کالایی به متصدی حمل، شخص ثالث یا دولت وارد می‌شود. البته این ماده مسئولیت را متوجه صاحب کالا دانسته و این درحالی است که شایسته بود مسئولیت متوجه ارسال‌کننده شود؛ زیرا ممکن است ارسال‌کننده و صاحب کالا دو شخص متفاوت باشند و درهرحال مسئولیت اطلاع‌رسانی متوجه ارسال‌کننده است. همچنین مقرر شده متصدی حمل را ملزم کرده است که پس از وقوف به موضوع «با هماهنگی سازمان حفاظت محیط‌زیست یا واحدهای تابعه آن و کسب اجازه مدعی‌العموم حوزه قضایی محل توقف نسبت به تخلیه محموله اقدام نموده یا به محل بارگیری عودت نماید».

گفتنی است با وجود شباهت ضمانت اجرای یادشده در تبصره ماده ۵ آیین‌نامه اجرایی با آنچه در ماده ۲۲ کنوانسیون CMR پیش‌بینی شده است، تفاوت‌هایی بین این دو مقررره وجود دارد. از

سویی ماده ۲۲ کنوانسیون CMR از اختیار حمل کننده مبنی بر تخلیه کالا سخن به میان آورده، در حالی که تبصره ماده ۵ آیین نامه اجرایی حمل و نقل جاده‌ای مواد خطرناک، متصدی حمل را ملزم به آن نموده است.<sup>۱</sup> از سوی دیگر، ماده ۲۲ کنوانسیون علاوه بر تخلیه، امکان از بین بردن یا خنثی نمودن خطرهای محموله را مطرح کرده، در حالی که تبصره ماده ۵ آیین نامه افزون بر تخلیه، از امکان عودت به محل بارگیری سخن گفته است. به علاوه ماده ۵ آیین نامه هماهنگی با سازمان حفاظت محیط زیست و کسب اجازه از مدعی العموم حوزه قضایی محل توقف را به عنوان تشریفات پیش بینی کرده، لیکن ماده ۲۲ کنوانسیون CMR به درستی سخنی از تشریفات به میان نیاورده و به طور منطقی آن را بر عهده قانون ملی محل وقوع کالا نهاده است.

پرسشی که مطرح می شود این است که اگر ارسال کننده در انجام وظایف خود کوتاهی کند، اما زیان حاصله صرفاً به این موارد منتسب نباشد و قصور زیان دیده نیز در جریان حمل مؤثر باشد، تکلیف چیست؟ بند ۵ ماده ۱۷ کنوانسیون CMR در فرضی که خسارت به عمل حمل کننده و ارسال کننده منتسب باشد، نظام تقسیم مسئولیت را پذیرفته است (Clarke, 2014, p.809). در مورد حمل کالای خطرناک نیز می توان به این حکم عام متوسل شد و مسئولیت را بین هر دو تقسیم کرد. البته بند ۵ ماده ۱۷ درباره چگونگی تقسیم مسئولیت سخن نگفته و آن را به قانون ملی حاکم واگذار کرده است.

ماده ۴ پروتکل مسئولیت مدنی بازل مسئولیت محض را برای اعلام کننده<sup>۲</sup>، صادر کننده (exporter)<sup>۳</sup> و دفع کننده (disposer)<sup>۴</sup> موضوع بند ۱ و برای وارد کننده (importer)<sup>۵</sup> موضوع بند ۲، پیش بینی کرده است. بند ۶ ماده ۴ پروتکل مسئولیت مدنی بازل در مورد جمع مسئولیت اشخاصی

۱. شایان ذکر است که کنوانسیون CMR مربوط به حمل و نقل فرامرزی کالا است، در حالی که آیین نامه اجرایی حمل و نقل جاده‌ای مواد خطرناک حاکم بر حمل و نقل داخلی کالای خطرناک است؛ بنابراین به علت تفاوت محدوده اجرای کنوانسیون CMR و آیین نامه اجرایی، در عمل تعارض و تداخلی برای اجرای مفاد متفاوت این مقررات ایجاد نمی شود.

۲. اعلام کننده در بند ۱ ماده ۶ کنوانسیون بازل کشور صدور است که باید کتباً و از طریق مرجع صالح کشورهای ذی نفع را از هرگونه انتقال برون مرزی زباله های مضر یا سایر انواع زباله که در نظر دارد انجام دهد، آگاه سازد یا از ایجاد کننده یا صادر کننده زباله ها بخواهد که چنین اقدامی را به عمل آورد.

۳. صادر کننده شخصی است که تحت حاکمیت دولت کشور صادر کننده می باشد که ترتیب صدور زباله های مضر و سایر انواع زباله را می دهد (بند ۱۵ ماده ۲ کنوانسیون بازل).

۴. دفع کننده شخصی است که زباله های مضر و سایر انواع زباله برای او حمل می شود تا آن ها را دفع نماید (بند ۱۹ ماده ۲ کنوانسیون بازل).

۵. وارد کننده شخصی است که تحت حاکمیت دولت کشور وارد کننده می باشد که ترتیب ورود زباله های مضر و سایر انواع زباله را می دهد (بند ۱۶ ماده ۲ کنوانسیون بازل).

که مسئولیت محض دارند، مقرر کرده است که اگر دو یا چند شخص از اشخاص موضوع این ماده مسئول باشند، مدعی به هرکدام از این اشخاص که بخواهد می‌تواند رجوع کند. به این ترتیب برای اشخاص موضوع ماده ۴ که دارای مسئولیت محض هستند، مسئولیت تضامنی پیش‌بینی شده است. حامل در شمول ماده ۴ قرار نمی‌گیرد، مگر اینکه درعین حال یکی از عناوین پیش‌گفته را نیز داشته باشد (خوئینی و همکاران، ۱۳۹۴، ص ۸۰). البته مسئولیت حامل مقصر با مفاد ماده ۵ که مسئولیت مبتنی بر تقصیر را پیش‌بینی نموده، قابل توجیه است. وجود این نظام دوگانه مسئولیت در پروتکل بازل باعث می‌شود که مسئولیت مسئولان متعدد نیز ویژگی خاص و دوگانه داشته باشد؛ با این توضیح که در کنار مسئولیت تضامنی اشخاص ماده ۴ که مسئولیت محض دارند، ماده ۹ پروتکل با عنوان تقصیر مشترک (contributory fault) مقرر نموده که اگر شخص آسیب‌دیده یا فردی که بر طبق قانون داخلی در برابر او مسئول است با تقصیر خود سبب ایجاد حادثه و خسارت شده باشد، جبران خسارت ممکن است کاهش یابد یا ممنوع شود. کاهش مسئولیت عامل زیان به این معناست که شخص مقصر که ممکن است خود زیان‌دیده باشد، نسبت به آن بخش از زیان مسئولیت دارد (ر.ک. کاظمی، ۱۳۸۴، ص ۱۱۸)؛ بنابراین در صورت جمع تقصیر اشخاصی که بر اساس ماده ۵ مسئول هستند، مسئولیت تقسیم می‌شود.

با توجه به اینکه ایران به پروتکل الحاقی کنوانسیون بازل ملحق نشده، مسئله مسئولیت تضامنی مسئولان متعدد نیازمند تأمل است؛ توضیح اینکه در حقوق ایران در مسئولیت جمعی اصل بر مسئولیت نسبی و مشترک است و مسئولیت تضامنی نیاز به تصریح قانونی دارد (فخاری، ۱۳۸۹، ص ۱۰۸)، درحالی که در مسئله مورد بررسی چنین تصریحی وجود ندارد؛ بنابراین در صورت اجتماع مسئولیت اشخاص متعدد، باید قائل به مسئولیت مشترک شد. به‌علاوه برابر بند ۳ ماده ۴ قانون مسئولیت مدنی، اگر زیان‌دیده به نحوی از انحاء وضعیت واردکننده زیان را تشدید کرده باشد، دادگاه می‌تواند میزان خسارت را تخفیف دهد.

### بند دوم، مبنای مسئولیت ارسال‌کننده

مبنای مسئولیت به تبیین چرایی مسئولیت می‌پردازد و ثمره عملی آن در خصوص لزوم یا عدم لزوم اثبات تقصیر است که حسب تعیین مبنا ممکن است اثبات تقصیر برعهده زیان‌دیده باشد یا از اثبات تقصیر معاف شود (یزدانیان، ۱۳۹۰، ص ۱۱). با وجود الزامات فنی کامل حاکم بر حمل و نقل کالای خطرناک، به‌صراحت در مورد مبنای مسئولیت ناشی از حمل این نوع کالا تعیین تکلیف نشده است. موافقت‌نامه ADR تنها به بیان مقررات فنی در مورد حمل کالای خطرناک بسنده کرده و به مباحث مسئولیت مدنی نپرداخته است. ماده ۲۲ کنوانسیون CMR تعهدات ارسال‌کننده کالای خطرناک را تشدید کرده (السان، ۱۳۸۷، ص ۲۱۵)، اما مبنای مسئولیت را شفاف بیان

نکرده است. البته بند یک این ماده ضمانت اجرای قید نشدن صفت خطرناک برای کالا را در برنامه جاده‌ای موجب فرض عدم آگاهی حمل‌کننده می‌داند. در واقع این ماده با پذیرفتن «فرض تقصیر ارسال‌کننده در اطلاع‌رسانی»، بار اثبات تقصیر ارسال‌کننده در اطلاع‌رسانی را از دوش حمل‌کننده برداشته است. با این توضیح که با قید نشدن صفت خطرناک برای کالا در برنامه جاده‌ای، فرض می‌شود که ارسال‌کننده به هیچ طریقی اطلاع‌رسانی نکرده و ماهیت کالا برای حمل‌کننده نیز شناخته شده نیست؛ بنابراین بار اثبات تقصیر ارسال‌کننده در اطلاع‌رسانی از دوش حمل‌کننده برداشته می‌شود و ارسال‌کننده برای میرا شدن از مسئولیت باید اطلاع حمل‌کننده از نوع خطر را اثبات کند.

همان‌طور که گفته شد، فرض تقصیر ارسال‌کننده زمانی است که مطابق ظاهر مفاد برنامه، ارسال‌کننده از وظایف خود تخطی کرده باشد. در این صورت بار اثبات تقصیر ارسال‌کننده از دوش حمل‌کننده برداشته می‌شود و ارسال‌کننده باید اطلاع حمل‌کننده را ثابت کند. در این خصوص باید دید در صورت نبود برنامه جاده‌ای، باز هم می‌توان به محض ایجاد خسارت ناشی از کالای خطرناک، تقصیر ارسال‌کننده را مفروض دانست؟ به نظر می‌آید با توجه به مبنای اصطیادی پیش‌گفته (فرض تقصیر ارسال‌کننده در اطلاع‌رسانی راجع به کالای خطرناک)، در صورت فقدان برنامه جاده‌ای، ارسال‌کننده باید مراتب اطلاع‌رسانی به حمل‌کننده را اثبات نماید، وگرنه فرض بر عدم اطلاع‌رسانی به شخص اخیر است. این نتیجه با این منطبق حقوقی نیز هماهنگ است که نباید حمل‌کننده ناآگاه را درگیر پیچ‌وخم‌های اثبات تقصیر با طبیعت کالای خطرناک که جبران خسارت ناشی از آن نیازمند اقدام فوری است، نمود.

در حقوق ایران، مسئولیت ارسال‌کننده در مورد حمل کالای خطرناک از دو جنبه قهری و قراردادی قابل بحث است. امروزه حمل و نقل نوعی قرارداد بین اشخاص است (نقی‌زاده باقی، ۱۳۹۰، ص ۴۰) و سوء اجرای این قرارداد باعث مسئولیت قراردادی می‌شود؛ با این توضیح که حسب شرط ضمنی عرفی در قرارداد حمل و نقل، تعهد حمل‌کننده ناظر به حمل کالاهای فاقد وصف خطرناک است که مراقبت مازاد نسبت به شرایط عادی را نمی‌طلبد و ارسال‌کننده نیز نباید بدون اطلاع حمل‌کننده، کالاهایی با شرایط خاص که نیازمند رعایت ضوابط فنی و مراقبت بیشتر است در اختیار وی قرار دهد، در غیر این صورت ارسال‌کننده با تخلف از شرط ضمنی، مرتکب تقصیر قراردادی شده و تنها راه میرا شدن از مسئولیت، اثبات وقوع عامل خارجی اجتناب‌ناپذیر و غیرقابل پیش‌بینی است (ر.ک. کاتوزیان، ۱۳۸۰، ص ۲۰۵).

البته گفتنی است که اگر ناآگاهی نسبت به ماهیت کالای خطرناک وجود داشته باشد معمولاً ناشی از غفلت ارسال‌کننده است که امکان جلوگیری از آن عرفاً وجود دارد. بدیهی است چنانچه ناآگاهی ارسال‌کننده از ماهیت کالای خطرناک عرفاً قابل اجتناب باشد، مصداق عامل



خارجی غیرقابل اجتناب نبوده، باعث معافیت وی نخواهد شد (در تأیید این نظر، ر.ک. جنیدی، ۱۳۸۱، ص ۴۳). اما در مسئولیت قراردادی، عامل زیان تنها در برابر طرف قرارداد مسئول است، درحالی که در مباحث پیشین گفته شد که افزون بر حمل‌کننده، شخص ثالث و حتی محیط زیست جزء زیان‌دیدگان ناشی از حمل کالای خطرناک هستند؛ بنابراین شایسته است در کنار مسئولیت قراردادی به مبانی مسئولیت قهری نیز توسل جست که افراد بیشتری تحت شمول ذی‌نفعان مسئولیت قرار گیرند. به این صورت، شخص ثالث زیان‌دیده نیز می‌تواند در دعوای مسئولیت قهری با استناد به قرارداد به‌عنوان یک «واقعه»، بعضی عناصر دعوای را از قرارداد و برخی دیگر را از مسئولیت قهری انتخاب کند (ایزانلو و پاک‌نیت، ۱۳۹۱، ص ۸۱).

برابر ماده ۱ قانون مسئولیت مدنی، اصل مسئولیت مبتنی بر تقصیر است و مسئولیت بدون تقصیر نیاز به قانون‌گذاری خاص دارد. اما باید در نظر داشت که گستردگی و شدت خسارت ناشی از کالای خطرناک و لزوم جبران فوری آن نیازمند نظام ویژه و سخت‌گیرانه مسئولیت است و نظام مسئولیت مبتنی بر تقصیر جوابگوی جبران خسارت ناشی از طبیعت خاص کالای خطرناک نخواهد بود. یکی از دلایل عمده آن، دشواری اثبات تقصیر متخلف و رابطه سببیت بین تقصیر عامل زیان و فعل زیان‌بار است. زمانی این دشواری آشکار می‌شود که کالاهای خطرناک مخاطرات زیست‌محیطی ایجاد کند و در پی آن، جان و مال افراد مورد تضییع قرار گیرد و نتوان مقصر را شناسایی کرد؛ بنابراین، شایسته است قانون‌گذار ایران نیز همچون برخی اسناد بین‌المللی ضمن دست برداشتن از مبناهای تقصیر در خسارت ناشی از کالای خطرناک، مبنایی را برگزیند که خسارت زیان‌دیدگان به نحو مناسب‌تری جبران شود.

توضیح اینکه دستورالعمل پیشگیری و جبران خسارت زیست‌محیطی اتحادیه اروپا<sup>۱</sup> در مورد خسارات زیست‌محیطی ناشی از فعالیت‌های بهره‌برداران حرفه‌ای «مسئولیت محض» را پذیرفته است (کاتوزیان و انصاری، ۱۳۸۷، ص ۲۹۲). کنوانسیون بازل نیز در مورد حمل و نقل برون‌مرزی زباله‌های خطرناک و دفع آن در پروتکل الحاقی خود، مسئولیت صادرکننده زباله‌های زیان‌بار در نقل و انتقالات برون‌مرزی را مسئولیت محض می‌داند. برابر بند ۱ ماده ۶ کنوانسیون بازل، کشور ارسال‌کننده زباله‌های زیان‌بار وظیفه دارد هرگونه انتقال برون‌مرزی زباله‌های خطرناک را طبق سازوکارهای خاص پیش‌بینی‌شده در این کنوانسیون به اطلاع کشورهای ذی‌نفع برساند و صادرکننده یا ایجادکننده را به انجام این تکلیف موظف کند تا اینکه موافقت کشور ورود دریافت شود. بند ۱ ماده ۴ پروتکل الحاقی کنوانسیون بازل در فرضی که صادرکننده نقش اطلاع‌دهنده

1. DIRECTIVE 2004/35/CE OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 21 April 2004 on environmental liability with regard to the prevention and remedying of environmental damage, at: Official Journal of the European Union, available at: [eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2004:143:0056:0075:EN: PDF](http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2004:143:0056:0075:EN: PDF).

را دارد و نیز در فرضی که اصلاً اطلاعیه‌ای وجود ندارد، صادرکننده را مسئول محض خسارات ناشی از زباله‌های زیان‌بار می‌داند (Choksi, 2001, p.522). البته کنوانسیون بازل در ماده ۵، نظام مسئولیت مبتنی بر تقصیر را برای اشخاصی که الزامات کنوانسیون را اجرا نکرده یا مرتکب اعمال عمدی غیرقانونی، غفلت و یا ترک فعل شده‌اند، وضع کرده است؛ بنابراین اگر ارسال‌کننده زباله‌های خطرناک مرتکب یکی از اعمال موضوع ماده ۵ شود، می‌توان با استفاده از نظام مسئولیت محض یا نظام مبتنی بر تقصیر علیه او اقامه دعوا کرد.

البته مسئولیت مدنی در حقوق ایران به تبع فقه امامیه، به‌طور کلی مبتنی بر تقصیر نیست و قسمت مهمی از مسئولیت که مبتنی بر ائتلاف است، مسئولیت جنبه موضوعی دارد؛ یعنی نیازی به وجود تقصیر برای مسئول شناختن متلف نیست (بهرامی و فهیمی، ۱۳۸۶، ص ۱۴۷). حتی به عقیده برخی (صفایی و رحیمی، ۱۳۹۱، ص ۸۳)، تقصیر از ارکان تسبیب نیست و تنها برای احراز رابطه سببیت لازم است؛ بنابراین اگر ارسال‌کننده مباشر یا مسبب زیان باشد، به صرف اثبات انتساب زیان به او مسئول شناخته می‌شود. با این اوصاف شایسته است که نظام مسئولیت خاصی برای حمل و نقل کالای خطرناک پیش‌بینی شود که ضمن برداشتن سنگینی بار مسئولیت از دوش حمل‌کننده، به سوی مسئولیت بدون تقصیر پیش رود که اثبات انتساب زیان به ارسال‌کننده کافی باشد یا حداقل رویه قضایی، گستردگی دایره شمول ذی‌نفعان قرارداد حمل و نقل کالای خطرناک را بپذیرد؛ به نحوی که افزون بر طرفین قرارداد حمل، اشخاص ثالث نیز جزء ذی‌نفعان قرارداد حمل باشند که به صرف اثبات نقض قرارداد، تقصیر مفروض باشد، در نتیجه ارسال‌کننده جز با اثبات حادثه خارجی اجتناب‌ناپذیر و غیرقابل پیش‌بینی، از مسئولیت معاف نمی‌شود.

بر اساس آنچه بیان شد، دستورالعمل پیشگیری و جبران خسارت زیست‌محیطی اتحادیه اروپا فقط خسارت زیست‌محیطی در سطح اتحادیه اروپا را پوشش می‌دهد و پروتکل مسئولیت مدنی بازل تنها از نوعی خاصی از کالای خطرناک حمایت می‌کند و بر سایر کالاهای خطرناک حاکم نیست. ضمن اینکه این مقررات نظام مسئولیت خاصی پیش‌بینی نموده که مسئول اصلی آن بهره‌بردار هر فعالیت است و حمل‌کننده نقش مهمی ایفا نمی‌کند، بنابراین با پذیرفتن مسئولیت محض بهره‌بردار و پیش‌بینی بیمه جبران خسارت، ضمن آسان‌سازی اقامه دعوا به سوی جمع‌سازی مسئولیت پیش رفتند. در حالی که در کنوانسیون CMR و قانون ایران، بار اصلی مسئولیت بر دوش حمل‌کننده است و سایر افراد از جمله ارسال‌کننده تنها در حدود نقض وظایف خود مسئول هستند و این باعث ایجاد بیمه‌های چندگانه و پیچیده شدن رویه قضایی شده است. حمل‌کننده و ارسال‌کننده از نظر در دسترس داشتن بیمه و حرفه تجاری در یک موقعیت‌اند و هر دو ضرر اقتصادی تقریباً یکسانی را متحمل می‌شوند (Güner-Özbek, 2007, p.157)، اما ارسال‌کننده در بهترین موقعیت برای سنجش ایمنی قبل از شروع فرایند حمل

کالای خطرناک است و اینکه به موازات وظیفه سنگینی که نسبت به کالای خطرناک دارد، مسئولیت سنگین‌تری هم به دوش بکشد، دور از ذهن نیست.

### نتیجه

پیشرفت فناوری ضمن کاربردهای قابل‌توجه آن در تسهیل زندگی، باعث تولید کالاهایی با خطر بالقوه برای محیط اطراف اعم از جان و مال انسان و محیط زیست شده است. به همین علت حمل و نقل کالای خطرناک مورد توجه مقررات بین‌المللی از جمله ماده ۲۲ کنوانسیون CMR، موافقت‌نامه اروپایی ADR در مورد حمل و نقل جاده‌ای کالای خطرناک و کنوانسیون بازل و پروتکل آن در خصوص انتقال فرامرزی زباله‌های مضر و مقررات داخلی از جمله آیین‌نامه اجرایی حمل و نقل جاده‌ای مواد خطرناک قرار گرفته است.

طبیعت کالای خطرناک و زیان‌های شدید و گسترده ناشی از آن، قانون‌گذار را بر آن داشته است تا تعهدات و مسئولیت‌های شدیدی بر هدایت‌کنندگان این نوع کالاها بار کند. ارسال‌کننده کالا یکی از طرفین قرارداد حمل است که از یک سو با دستور ارسال حمل کالای خطرناک، محیط خطرناکی را به وجود می‌آورد و از سوی دیگر با توجه به شناختی که نسبت به کالای خود دارد، برای سنجش ایمنی کالا دارای بهترین موقعیت است و همین امر باعث می‌شود که مقررات داخلی و بین‌المللی وظایفی را برعهده او بگذارند که ضرورت آن در مورد سایر کالاها احساس نمی‌شود. از مهم‌ترین این وظایف، اطلاع‌رسانی، بسته‌بندی، علامت‌گذاری و برچسب‌زنی است که قصور در انجام هرکدام خسارت سنگینی را به بار خواهد آورد. این خسارت ممکن است هر شخصی اعم از حمل‌کننده، مرسل‌علیه، شخص ثالث و محیط‌زیست را تحت تأثیر قرار دهد. گفتنی است که هرگونه شرط عدم مسئولیت به دلیل اصل نسبی بودن قراردادها، تنها در روابط طرفین قرارداد مؤثر است و اگر هریک از طرفین قرارداد از تکالیف خود تخطی کند و در نتیجه به ثالث یا محیط زیست آسیب برساند، مسئولیت وی بر اساس قواعد عمومی مسئولیت مدنی از قبیل قاعده تسبیب و ماده ۱ قانون مسئولیت مدنی ارزیابی خواهد شد.

مبنای مسئولیت ارسال‌کننده حمل کالای خطرناک نیز از موضوعاتی است که کمتر به آن پرداخته شده است. برگرفته از ماده ۲۲ کنوانسیون CMR، فرض بر تقصیر ارسال‌کننده در اطلاع‌رسانی در خصوص کالای خطرناک است. در حقوق ایران نیز به موجب شرط ضمنی عرفی، فرض بر غیرخطرناک بودن کالا است؛ بنابراین در صورت خطرناک بودن کالا، ارسال‌کننده ملزم به انجام تکالیفی است و چنانچه با نقض این شرط موجب خسارت شود، دارای مسئولیت قراردادی است. البته برابر اصل نسبی بودن قرارداد، سایر زیان‌دیدگان که طرف قرارداد نیستند، ناچار به توسل به ضمان قهری‌اند. اصل در ضمان قهری مسئولیت مبتنی بر تقصیر است،

درحالی که این نوع نظام با طبیعت خاص کالای خطرناک ناسازگار است؛ به همین دلیل پروتکل الحاقی کنوانسیون بازل با پیش‌بینی نظام مسئولیت خاص حاکم بر حمل و نقل زباله‌های خطرناک قائل به مسئولیت محض صادرکننده زباله‌های زیان‌بار تا زمانی که کنترل آن مواد را در اختیار دارد، شده است. شایسته است نه تنها در نظام داخلی، بلکه در نظام بین‌المللی، مقرراتی از قبیل مسئولیت بدون تقصیر درباره مسئولیت مدنی ناشی از حمل کالای خطرناک وضع شود و به این ترتیب، نظام مسئولیت خاص پیش‌بینی شود که به موازات تعهدات سنگین ارسال‌کننده، بار اصلی مسئولیت ناشی از حمل و نقل کالای خطرناک را نیز به‌عهده گیرد.

## منابع و مآخذ

### الف) فارسی

۱. السان، مصطفی (۱۳۸۷)، «تعهد ایمنی متصدی حمل و نقل در قرارداد حمل و نقل کالاهای خطرناک»، پژوهشنامه حمل و نقل، سال پنجم، ش ۳، ص ۲۲۳-۲۰۷.
۲. ایزانلو، محسن و پاک‌طینت، حسن (۱۳۹۱)، «مطالعه ماهوی و آیین دادرسی جمع و انتخاب مسئولیت قهری و قراردادی نسبت به طرفین قرارداد»، فصلنامه مطالعات حقوق خصوصی، دوره چهل‌ودوم، ش ۱، ص ۸۸-۶۷.
۳. براتی، داوود و رهبر، ناصر (۱۳۸۷)، «قوانین و آئین‌نامه‌های حمل و نقل مواد خطرناک»، اولین کنفرانس حمل و نقل مواد خطرناک و اثرات زیست‌محیطی آن، تهران: دانشگاه تهران.
۴. بهرامی احمدی، حمید و فهیمی، عزیزالله (۱۳۸۶)، «مبنای مسئولیت مدنی زیست‌محیطی در فقه و حقوق ایران»، پژوهشنامه حقوق اسلامی، دوره هشتم، ش ۲۶، ص ۱۵۰-۱۲۱.
۵. شهامت، جعفر و برادران رحمانیان، نصیر (۱۳۸۷)، «بررسی و مقایسه آئین‌نامه اجرایی حمل و نقل جاده‌ای مواد خطرناک و موافقت‌نامه ADR»، اولین کنفرانس حمل و نقل مواد خطرناک و اثرات زیست‌محیطی آن، تهران: دانشگاه تهران.
۶. جنیدی، لعلیا (۱۳۸۱)، «مطالعه تطبیقی تعهد به دادن اطلاعات با تأکید بر نظام‌های کامن‌لا»، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی (دانشگاه تهران)، ش ۵۶، ص ۴۸-۱۱.
۷. خوئینی، غفور؛ اونق، شهرزاد؛ جعفری هرندی، مهشید (۱۳۹۴)، «مسئولیت مدنی انتقال برون‌مرزی زباله‌های خطرناک و دفع آن در حقوق ایران و پروتکل الحاقی ۱۹۹۹ کنوانسیون بازل»، فصلنامه پژوهش حقوق خصوصی، سال سوم، ش ۱۰، ص ۱۰۰-۶۷.
۸. صفایی، سید حسین و رحیمی، حبیب‌الله (۱۳۹۱)، مسئولیت مدنی (الزامات خارج از قرارداد)، چ ۳، تهران: سازمان مطالعه و تدوین کتب علوم انسانی دانشگاه‌ها (سمت).

۹. فخاری، امیرحسین (۱۳۸۹)، اندیشه‌های حقوقی ۳: حقوق تجارت، ج ۲، تهران: انتشارات مجد.
۱۰. کاتوزیان، ناصر (۱۳۸۰)، حقوق مدنی: قواعد عمومی قراردادها، ج ۴، چ ۳، تهران: شرکت سهامی انتشار.
۱۱. کاتوزیان، ناصر و انصاری، مهدی (۱۳۸۷)، «مسئولیت ناشی از خسارت‌های زیست‌محیطی»، فصلنامه حقوق (مجله حقوق و علوم سیاسی)، دوره سی‌وهشتم، ش ۲، ص ۳۱۳-۲۸۵.
۱۲. کاظمی، محمود (۱۳۸۴)، «آثار تقصیر زیان‌دیده بر مسئولیت مدنی»، فصلنامه دین و ارتباطات، ش ۲۸، ص ۱۴۲-۱۰۹.
۱۳. محسنی، سعید و قبولی درافشان، سید محمد مهدی (۱۳۹۱)، «شرایط اعمال کنوانسیون قرارداد حمل و نقل بین‌المللی کالا از طریق جاده (CMR)»، فصلنامه دیدگاه‌های حقوق قضایی، دوره هفدهم، ش ۵۸، ص ۲۱۶-۱۸۹.
۱۴. محسنی، سعید و کریم‌زاده، مصطفی (۱۳۹۲)، «خسارت‌های قابل مطالبه ناشی از حمل بین‌المللی کالا از طریق جاده»، دانشنامه حقوق اقتصادی، سال نوزدهم، ش ۴، ص ۱۵۹-۱۳۴.
۱۵. نقی‌زاده باقی، پیام (۱۳۹۰)، «ماهیت حقوقی قرارداد حمل و نقل و مسئولیت متصدی آن»، فصلنامه تعالی حقوق، سال چهارم، ش ۱۳ و ۱۴، ص ۵۷-۳۹.
۱۶. یزدانیان، علیرضا (۱۳۹۰)، «مبانی مسئولیت مدنی متصدی در قراردادهای حمل و نقل کالا در حقوق ایران و فرانسه»، مجله حقوقی دادگستری، سال هفتاد و پنجم، ش ۷۳، ص ۳۵-۹.
۱۷. یزدانیان، علیرضا و باطنی، فرناز (۱۳۹۵)، «مسئولیت مدنی ناشی از حمل و نقل پسماندهای خطرناک در کنوانسیون بازل ۱۹۸۹ و پروتکل الحاقی ۱۹۹۹»، مجله مطالعات حقوقی دانشگاه شیراز، دوره هشتم، ش ۱، ص ۱۹۹-۱۷۳.

## ب) خارجی

18. Carr, Indira & Stone, Peter (2014), International trade law, 5<sup>th</sup> ed., London: Cavendish publisher.
19. Choksi, Sejal (2001), "The Basel Convention on the control of transboundary movements of hazardous wastes and their disposal: 1999 Protocol on Liability and Compensation", Ecology LQ, vol. 28, no. 2, pp. 509-540.
20. Clarke, Malcolm A. (2014), International carriage of goods by road: CMR, 6<sup>th</sup> ed., New York: Informa Law from Routledge.
21. Clarke, Malcolm A. & Yates, David (2014), Contracts of Carriage by Land and Air, 2<sup>th</sup> ed., New York: Informa Law from Routledge.
22. Güner-Özbek, Meltem Deniz (2007), The carriage of dangerous goods by sea, Berlin: Springer Science & Business Media.
23. Gusik, Verena; Klumpp, Matthias & Westphal, Christina (2012), International comparison of dangerous goods transport and training schemes, 1<sup>th</sup> ed., Essen: FOM.

24. Loewe, Roland (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/commentaryCMR.pdf](http://folk.uio.no/erikro/WWW/cog/commentaryCMR.pdf)>.2018/9/21
25. Lowe, David (2005), *Intermodal freight transport*, 1<sup>th</sup> ed., United Kingdom: Elsevier Butterworth-Heinemann.
26. Rose, F. D. (1996), "Cargo Risks: Dangerous Goods", *The Cambridge Law Journal*, vol. 55, no. 3, p.601-613.
27. Stasevic, Mirsada (1999), "Regulation of the International Transport of Packaged Dangerous Goods: the Case for Legislative Integration in a World Convention", Master of Laws thesis, Dalhousie University, Halifax, Nova Scotia.
28. Svensson, Carl-Johan & Wang, Xiaobei (2009), "Secure and Efficient Intermodal Dangerous Goods Transport", Master thesis, University in Gothenburg, Sweden.

### ج) اسناد و مقررات

۲۹. آیین‌نامه اجرایی حمل و نقل جاده‌ای مواد خطرناک، مصوب هیئت‌وزیران (۱۳۸۰).
۳۰. قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون قرارداد حمل و نقل بین‌المللی کالا از طریق جاده و پروتکل الحاقی آن (۱۳۷۶).
۳۱. قانون تجارت ایران (۱۳۱۱).
۳۲. قانون مسئولیت مدنی (۱۳۳۹).
33. Basel Convention on the Control of Transboundary Movements of hazardous Wastes and their Disposal, (1989), available at: [http://www.basel.int /The Convention/Overview/Text of the Convention /tabid/1275/ Default.aspx](http://www.basel.int/TheConvention/Overview/TextoftheConvention/tabid/1275/Default.aspx)>.2018/9/22
34. Basel Protocol on Liability and Compensation for Damage Resulting from Transboundary Movements of Hazardous Wastes and their Disposal, (1999), available at: [http://www.basel.int/The Convention/Overview/Text of the Convention/tabid/1275/Default.aspx](http://www.basel.int/TheConvention/Overview/TextoftheConvention/tabid/1275/Default.aspx)>. 2018/9/22
35. European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road (ADR), (1957), available at: <https://www.unece.org/trans/danger/publi/adr/adr2017/1contentse0.html>>. 2018/9/21
36. Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR), (1956) available at: <https://www.jus.uio.no/lm/un.cmr.road.carriage.contract.convention.1956/doc.html>>. 2018/9/22