

مطالعات حقوق تطبیقی

دوره ۸، شماره ۲

پاییز و زمستان ۱۳۹۶

صفحات ۷۱۱ تا ۷۳۲

مسئولیت حمل کننده در اثر فعل یا ترک فعل غیر در کنوانسیون قرارداد حمل و نقل بین المللی کالا از طریق جاده (CMR)

سعید محسنی*

دانشیار گروه حقوق دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه فردوسی مشهد

مهسا رباطی

دانش آموخته کارشناسی ارشد حقوق خصوصی

(Email: com.ahoomahsa_roboti@y.Email)

(تاریخ دریافت: ۱۳۹۵/۰۹/۰۷ - تاریخ پذیرش: ۱۳۹۶/۰۶/۲۶)

چکیده

یکی از مباحث مهم در زمینه مسئولیت حمل کننده در حمل و نقل بین المللی کالا از طریق جاده، مسئولیت وی ناشی از فعل و ترک فعل خدمه و نمایندگان اوست که در ماده ۳ کنوانسیون CMR مورد توجه قرار گرفته است. با توجه به الحاق ایران در سال ۱۳۷۶ش به کنوانسیون یادشده، بررسی مسئولیت حمل کننده ناشی از فعل و ترک فعل غیر در این کنوانسیون از حیث مبنا، ماهیت و قلمرو دارای اهمیت است. از این رو، نوشتار حاضر با توصیف و تحلیل نظریات مطرح در باب مبنا و ماهیت مسئولیت حمل کننده ناشی از فعل غیر، مسئولیت یادشده را از سویی، مسئولیتی بدون تقصیر و مفروض دانسته و از سوی دیگر، ماهیت قراردادی آن را نتیجه گرفته است. تعیین قلمرو این مسئولیت نیز به لحاظ شخصی و موضوعی مورد توجه این نوشتار بوده و با توجه به معیار تبعیت حقوقی و بررسی قید «چارچوب وظایف شغلی» اقدام به ترسیم آن نموده است. البته به دلیل حصری بودن موارد معافیت حمل کننده از مسئولیت، صرف خروج مورد از قلمرو شخصی و موضوعی پیش گفته، موجب رفع مسئولیت از حمل کننده تلقی نشده، بلکه این امر به وجود یکی از جهات معافیت از مسئولیت وابسته است که در ماده ۱۷ کنوانسیون آمده است.

واژگان کلیدی

چارچوب وظیفه شغلی، حمل کننده، خدمه و نمایندگان حمل کننده، کنوانسیون CMR، مسئولیت نیابتی.

مقدمه

حمل و نقل یکی از زمینه‌های اصلی گسترش مبادلات تجاری است و توسعه آن رابطه مستقیمی با توسعه تجارت دارد. در این میان حمل و نقل جاده‌ای از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است. گسترش حمل و نقل جاده‌ای به خارج از مرزها تدوین مقررات هماهنگ در این زمینه میان کشورها را ضروری ساخته است. این ضرورت موجب تصویب کنوانسیون^۱ CMR (قرارداد حمل و نقل بین‌المللی کالا از طریق جاده) در سال ۱۹۵۶م گردید. این کنوانسیون بر قراردادهایی حاکم است که در آن کشور مبدأ یا مقصد، عضو کنوانسیون باشند (در زمینه شرایط اعمال کنوانسیون CMR، ر.ک. محسنی و قبولی درافشان، ۱۳۹۱). با الحاق ایران در سال ۱۳۷۶ش به کنوانسیون یادشده، باید این کنوانسیون را بر قراردادهای حمل بین‌المللی که مبدأ یا مقصد آن ایران است، حاکم دانست. در نتیجه توسعه ادبیات حقوقی ایران در خصوص کنوانسیون CMR دارای اهمیت است.

یکی از مباحث اصلی کنوانسیون CMR، مسئولیت حمل‌کننده است. گذشته از مسئولیت شخصی وی که در ماده ۲۱۷ این کنوانسیون مطرح شده، حمل‌کننده مسئولیتی غیرمستقیم نیز دارد که در ماده ۳ کنوانسیون مورد توجه قرار گرفته است. توضیح اینکه به موجب ماده ۳: «...حمل‌کننده مسئول فعل یا ترک فعل نمایندگان، کارکنان یا هر شخص دیگری که در جریان حمل از خدمات آن‌ها استفاده می‌کند، خواهد بود...». این مسئولیت که به واسطه عمل غیر بر حمل‌کننده بار می‌گردد، مسئولیت ناشی از فعل غیر نامیده می‌شود که از سویی بر مبنای حمایت از زیان‌دیده برای جبران کامل خسارت وارده به وی و از سوی دیگر بر مبنای حمایت از فاعل فعل زیان‌بار (کارگر) به دلیل ناتوانی مالی او توجیه می‌گردد (بیزدانیان، ۱۳۹۱، ص ۲۵۰). اهمیت بررسی مسئولیت حمل‌کننده بر اساس ماده ۳ در این است که امروزه اغلب مؤسسات حمل و نقل، عملیات حمل را از طریق خدمه و نمایندگان خود انجام می‌دهند و در اجرای حمل از خدمات آنان استفاده می‌کنند. به عبارت دیگر، حمل‌کننده می‌تواند خود به اجرای قرارداد حمل مباشرت نماید یا اجرای آن را از دیگری مطالبه کند. این درحالی است که طرف دیگر قرارداد هیچ الزامی به شناسایی مجری قرارداد ندارد و اغلب وی را نمی‌شناسد (لوراسا، ۱۳۷۵، ص ۸۰).

در این راستا، جستار حاضر در صدد است که از سویی، مبنا و ماهیت مسئولیت حمل‌کننده

1. Convention relative au Contrat de transport international de Marchandises par Route = Convention on the contract for the international carriage of goods by road.

۲. بند ۱ این ماده: «حمل‌کننده مسئول فقدان تمام یا قسمتی از کالا و خسارت واردشده به آن از تاریخ تحویل گرفتن کالا تا زمان تحویل دادن آن و همچنین مسئول هر گونه تأخیر در تحویل کالا خواهد بود...».

ناشی از فعل غیر در کنوانسیون CMR را بررسی و تبیین نماید و از سوی دیگر، قلمرو مسئولیت یادشده را به لحاظ شخصی و موضوعی ترسیم کند. البته گفتنی است که در فرض حمل کالا از سوی حمل‌کنندگان متوالی، موضوع مشمول مقررات خاص مواد ۳۴ تا ۳۶ کنوانسیون بوده، از شمول مباحث این مقاله خارج و شایسته پژوهشی جداگانه است.

مبنا و ماهیت مسئولیت حمل‌کننده ناشی از فعل و ترک فعل غیر

هدف از بررسی مبنای مسئولیت آن است که چرایی تعهد به جبران خسارت روشن شود. در بررسی ماهیت مسئولیت نیز باید از قراردادی یا قهری بودن مسئولیت حمل‌کننده سخن گفت. بحث از مبنا و ماهیت مسئولیت حمل‌کننده از سویی در رژیم حاکم بر مسئولیت و بار اثبات ارکان آن مؤثر است و از سوی دیگر در تعیین دامنه مسئولیت و موارد معافیت از آن راهگشا خواهد بود (وحدتی شبیری، ۱۳۸۵، ص ۲۲۰ و ۲۳۸).

۱. مبنای مسئولیت حمل‌کننده ناشی از فعل و ترک فعل غیر

در تبیین مبنای مسئولیت حمل‌کننده ناشی از فعل یا ترک فعل غیر اختلاف نظر وجود دارد. در این میان، نظریه تقصیر، نظریه خطر و نظریه فرض مسئولیت قابل بررسی است.

۱.۱. نظریه تقصیر

در حوزه حمل و نقل نیز همانند سایر حوزه‌های مسئولیت مدنی، یکی از مبنای مسئولیت که ناگزیر باید از آن بحث کرد، نظریه تقصیر است. در مسئولیت حمل‌کننده ناشی از فعل یا ترک فعل غیر بر مبنای تقصیر، باید به این پرسش پاسخ داد که تقصیر چه شخصی مورد نظر است؟ زیرا از سویی، ممکن است مسئولیت بر مبنای تقصیر خود حمل‌کننده در انتخاب خدمه و نمایندگان مناسب توجیه شود (در تأیید این دیدگاه در خصوص کارفرما، ر.ک. قاسم‌زاده، ۱۳۸۸، ص ۶۵) و از سوی دیگر، ممکن است منظور از تقصیر، تقصیر خدمه و نمایندگان حمل‌کننده باشد (در تأیید این دیدگاه در مورد کارفرما، ر.ک. حسینی‌نژاد، ۱۳۸۹، ص ۵۹ و ۶۱ و در مورد حمل‌کننده، ر.ک. عیسی تفرشی و کامیار، ۱۳۸۰، ص ۳۱-۳۰). با این توضیح که خدمه و نمایندگان نایب کارفرما (حمل‌کننده) در اجرای قرارداد بوده، تقصیر آنان به منزله تقصیر کارفرما است و به شخص اخیر منتسب می‌شود. در نتیجه مبنای مسئولیت کارفرما «تقصیر به نیابت» اوست (حسینی‌نژاد، ۱۳۸۹، ص ۶۱).

صرف نظر از شخص مقصر، باید گفت که بر فرض پذیرش این نظریه، تقصیر را باید مفروض

دانست. بررسی برخی آرای دادگاه‌های فرانسه در خصوص مسئولیت حمل‌کننده زمینی در حقوق این کشور نیز تمایل به این نظریه را نشان می‌دهد (برای مشاهده این آرا، ر.ک. ودیع حداد، ۱۹۵۹م، ص ۱۶۳). البته برخی (Damar, 2011, p.221) با تبیینی خاص معتقدند که مبنای مسئولیت حمل‌کننده در کنوانسیون CMR همان فرض تقصیر است که البته با وظیفه وی به حداکثر مراقبت (The duty of utmost care) تکمیل می‌شود. به موجب نظریه حداکثر مراقبت، مسئولیت منتسب به حمل‌کننده است؛ مگر اینکه اثبات نماید که حداکثر وظیفه مراقبتی خویش را انجام داده و باین حال قادر به جلوگیری از خسارت نبوده است. در واقع به موجب این نظریه، در تحلیل مسئولیت، عملکرد و وظایف شخص زیان‌زننده نیز مورد توجه قرار می‌گیرد. در نتیجه این نظریه در ماهیت امر چندان تفاوتی با نظریه فرض تقصیر ندارد (جباری و دیگران، ۱۳۹۳، ص ۴۳).

باین‌همه، به نظر می‌رسد که اساساً در کنوانسیون CMR تقصیر نمی‌تواند مبنای مسئولیت حمل‌کننده ناشی از فعل و ترک فعل غیر باشد. زیرا اولاً ماده ۳ کنوانسیون که مسئولیت حمل‌کننده ناشی از فعل و ترک فعل غیر را مطرح می‌کند، اثبات تقصیر از سوی زیان‌دیده را لازم ندانسته و از مسئولیت حمل‌کننده ناشی از فعل یا ترک فعل غیر به نحو مطلق سخن گفته است. دوم اینکه موجبات معافیت حمل‌کننده در بند ۲ و ۴ ماده ۱۱۷ کنوانسیون شمرده شده، ولی اثبات عدم تقصیر از سوی حمل‌کننده و یا اثبات اینکه حمل‌کننده و خدمه و نمایندگان وی تمام تلاش خود را برای جلوگیری از وقوع خسارت به عمل آورده‌اند، در شمار موارد معافیت نیامده است. تبیین دیگری که از فرض تقصیر ارائه شده است نیز رافع اشکال نظریه تقصیر نیست، زیرا بر اساس این نظریه، چنانچه حمل‌کننده اثبات کند که حداکثر مراقبت را انجام داده است، از مسئولیت معاف می‌شود. در حالی که با توجه به ماده ۱۷ کنوانسیون CMR، ممکن است با وجود انجام حداکثر مراقبت، موارد معافیت پیش‌گفته در آن ماده محقق نشود و در نتیجه حمل‌کننده مسئول قلمداد گردد. همچنین مواردی وجود دارد که به‌رغم انجام ندادن حداکثر مراقبت، حمل‌کننده معاف می‌شود. برای نمونه، در فرضی که حمل‌کننده با وجود امکان مراقبت بیشتر، بر اساس دستورات ارسال‌کننده یا مرسل‌لیه عمل کرده

۱. بند ۲ ماده یادشده: «در صورتی که فقدان یا خسارت یا تأخیر به سبب عمل خلاف یا غفلت مدعی یا به موجب دستورهای داده شده توسط وی، غیر از دستورهایی که حمل‌کننده در انجام آن دچار اشتباه یا غفلت شده باشد یا به علت عیب ذاتی کالا و یا اوضاع و احوالی اجتناب‌ناپذیر که حمل‌کننده قادر به جلوگیری از آن نبوده حادث شود، حمل‌کننده از مسئولیت مبرا خواهد بود» و نیز بند ۴ همان ماده: «در صورتی که فقدان و خسارت از مخاطرات ذاتی خاص در یک یا چند مورد از موارد زیر حادث شود حمل‌کننده با رعایت بندهای (۲) الی (۵) ماده (۱۸) از مسئولیت مبرا خواهد بود...».

و دستورات نادرست ایشان باعث ورود خسارت شده است، حمل‌کننده از مسئولیت معاف خواهد بود.

۱.۲. نظریه خطر؛ مسئولیت عینی (Responsabilité objective)

مسئولیت مبتنی بر خطر، مسئولیت بدون تقصیر است و به صرف اثبات انتساب ضرر به عامل زیان، وی مسئولیت می‌یابد (کاتوزیان، ۱۳۹۳ «الف»، ص ۱۸۵). بر اساس این نظریه از آنجا که حمل‌کننده به‌عنوان کارفرما با به‌کار گماشتن افراد دیگر در اجرای عملیات حمل ایجاد خطر می‌کند، خود وی باید پاسخگوی زیان‌های ناشی از فعل و ترک فعل این افراد باشد. این نظریه، مسئولیت حمل‌کننده را بر مبنای انتفاع و منفعتی که وی از به‌کار گماشتن افراد دیگر می‌برد، توجیه می‌کند (من له الغنم فعلیه الغرم) (قاسم‌زاده، ۱۳۸۸، ص ۶۵؛ بهرامی احمدی، ۱۳۸۸، ص ۱۹۲؛ داراب‌پور، ۱۳۸۷، ص ۱۸۴). دادگاه عالی فدرال آلمان نیز در سال ۱۹۶۹ م به استناد بند ۱ ماده ۱۷ کنوانسیون CMR، مسئولیت حمل‌کننده در این کنوانسیون را مسئولیتی عینی دانسته است (صالحی، ۱۳۹۱، ص ۱۰۷).

با این حال، پذیرش این نظریه به‌عنوان مبنای مسئولیت حمل‌کننده ناشی از فعل و ترک فعل غیر در کنوانسیون CMR با دو ایراد اساسی روبرو است. توضیح اینکه بر اساس نظریه یادشده، از آنجا که خطر از طرف حمل‌کننده ایجاد شده است، مسئولیت به‌طور مستقیم متوجه وی خواهد بود و مسئولیت ناشی از فعل غیر (خدمه و نمایندگان) نیست؛ بنابراین، خدمه و نمایندگان حمل‌کننده مسئول شمرده نمی‌شوند. در نتیجه اولاً زیان دیده نمی‌تواند به‌طور مستقیم علیه عامل زیان (خدمه یا نمایندگان) اقامه دعوا کند و دوم اینکه حمل‌کننده نیز نمی‌تواند به خدمه و نمایندگان خود مراجعه نماید (ر.ک. لورراسا، ۱۳۷۵، ص ۷۹؛ صفایی و رحیمی، ۱۳۹۱، پاورقی ش ۲ و ص ۲۶۵؛ عیسی تفرشی و کامیار، ۱۳۸۰، ص ۳۱؛ حسینی‌نژاد، ۱۳۸۹، ص ۵۹). این در حالی است که از بند ۲ ماده ۲۸ کنوانسیون CMR چنین برداشت می‌شود که زیان دیده و حمل‌کننده نیز می‌توانند به‌طور مستقیم به خدمه و نمایندگان مراجعه کنند^۱. البته نمی‌توان انکار کرد که نظریه خطر در اندیشه حاکم بر ماده ۳ کنوانسیون CMR مؤثر بوده است و طراحان کنوانسیون تمایل داشته‌اند که حمل‌کننده‌ای که از به‌کارگیری کارکنان و خدمه سود می‌برد، زیان ناشی از آن را نیز تحمل کند (ر.ک. بهرامی احمدی، ۱۳۸۸، ص ۱۹۲).

۱. به‌موجب بند ۲ ماده ۲۸ کنوانسیون، ممکن است «... ادعایی اضافی بر قرارداد در برابر فقدان، خسارت یا تأخیر متوجه یکی از اشخاصی که بر اساس شرایط ماده ۳ با مسئولیت حمل‌کننده کار می‌کنند، شود...».

۱.۳. نظریه فرض مسئولیت (Présomption de responsabilité)

مسئولیت مفروض، مسئولیت بدون تقصیری است که بدون نیاز به اثبات رابطه سببیت میان ضرر وارده و عمل یا فعالیت عامل ظاهری، به وی نسبت داده می‌شود و به عبارت دیگر، وجود رابطه سببیت در آن مفروض تلقی می‌گردد. از این رو، مدعی عدم مسئولیت باید نبود رابطه سببیت را اثبات نماید (بادینی، ۱۳۸۴، ص ۲۱۳-۲۱۲ و پاورقی ش ۷۰۲). باین حال، برخلاف نظر برخی (جعفری، ۱۳۸۸، ص ۶۶ و ۷۲؛ جباری و دیگران، ۱۳۹۳، ص ۴۳) اثبات فقدان رابطه سببیت فقط منحصر به اثبات قوه قاهره نیست، بلکه هر آنچه که این رابطه را برهم زند، اعم از قوه قاهره یا اقدامات خود زیان دیده و... می‌تواند از جهات معافیت از چنین مسئولیتی باشد. بنابراین، برخلاف فرض تقصیر که با اثبات عدم تقصیر مسئولیت منتفی می‌شود، فرض مسئولیت تنها با اثبات نبود رابطه سببیت مرتفع می‌گردد.

به نظر می‌رسد با توجه به مفاد بند ۱ ماده ۱۷ کنوانسیون CMR، مسئولیت حمل‌کننده با مبنای فرض مسئولیت هماهنگی دارد. به موجب این بند: «حمل‌کننده مسئول فقدان تمام یا قسمتی از کالا و خسارت وارد شده به آن... و همچنین مسئول هر گونه تأخیر در تحویل کالا خواهد بود». در نتیجه می‌توان گفت حمل‌کننده بدون نیاز به اثبات تقصیر، مسئول فرض شده است (Loewe, 1976, p.312؛ Ulfbeck, 2004, p.221)؛ به‌ویژه آنکه برای معافیت از این مسئولیت اثبات عدم تقصیر کافی نیست، بلکه اثبات موارد خاصی که در ماده ۱۷ آمده، لازم است. پذیرش این مبنا با تفسیر اقتصادی مسئولیت حمل‌کننده نیز هماهنگ است (Schelin, n.d, p.7). افزون بر این، تعهد ایمنی حمل‌کننده (تعهد به نتیجه) نیز با مبنای مسئولیت مفروض هماهنگی دارد (جعفری، ۱۳۸۸، ص ۶۷-۶۶؛ برای دیدن نظر مخالف، ر.ک. ژوردن، ۱۳۸۵، ص ۱۱۱-۱۰۸). زیرا در تعهد به نتیجه همین که تعهد انجام نشود، متعهد مسئول است؛ مگر اینکه سبب خارجی به اثبات برسد (خدمتگزار، ۱۳۸۹، ص ۱۱۸؛ سماواتی، ۱۳۹۳، ص ۳۲۵). فرض مسئولیت که مبنای مسئولیت حمل‌کننده در کنوانسیون CMR است، با مسئولیت وی ناشی از فعل غیر نیز هماهنگ است. به گونه‌ای که می‌توان گفت چنانچه از فعل یا ترک فعل خدمه و نمایندگان حمل‌کننده زبانی به طرف دیگر قرارداد وارد آید، فرض بر این است که اقدامات زیان‌بار یادشده از سوی حمل‌کننده بوده، در نتیجه وی عهده‌دار جبران خسارت خواهد بود (صالحی، ۱۳۹۱، ص ۱۴۶). به این ترتیب، نیازی به اثبات تقصیر حمل‌کننده نیست و صرف آنکه ارسال‌کننده تلف و یا ورود خسارت به کالا را ثابت نماید، حمل‌کننده مسئول تلقی می‌شود (عرفانی، ۱۳۸۵، ص ۱۴۶).

در پایان این بخش، شایان ذکر است که مسئولیت حمل‌کننده ناشی از فعل غیر نوعی «مسئولیت نیابتی (Vicarious liability)» است. به موجب این نظریه که از نظریات مطرح در

باب مسئولیت کارفرما ناشی از فعل غیر در حقوق کامن‌لا است (Giliker, 2010, p.1; Van Dam, 2013, p.508)، مأموران و کارکنان شخص متعهد قراردادی نماینده وی در اجرای قرارداد محسوب شده، اقدامات آنان به منزله اقدامات شخص اخیر است و به وی منسوب می‌شود (بادینی، ۱۳۸۴، ص ۱۳۱ و پاورقی ش ۴۱۳). می‌توان عبارت پایانی ماده ۳ کنوانسیون CMR را در همین راستا تلقی کرد. به موجب این مقرره، فعل یا ترک فعل خدمه و کارکنان حمل‌کننده که در قلمرو استخدامی ایشان صورت می‌گیرد «... مثل آن است که فعل ناشی از عملکرد خود او [حمل‌کننده] باشد».

البته پذیرش نظریه «مسئولیت نیابتی» با انتقاداتی روبرو شده است. از سویی، ممکن است نیابتی دانستن مسئولیت حمل‌کننده در اثر فعل یا ترک فعل خدمه و کارکنان موجب شود که زیان دیده دیگر نتواند به طور مستقیم به خدمه و کارکنان مراجعه کند. از سوی دیگر، تحقق نمایندگی و وکالت به عنوان یک عمل حقوقی، نیازمند قصد انشای طرفین است؛ در حالی که در رابطه حمل‌کننده و خدمه و کارکنان وی، وجود قصد نمایندگی و اعطای نیابت محل تردید است. افزون بر این، باید گفت که اجرای قرارداد حمل عملی مادی بوده، امکان اعطای نمایندگی در اعمال مادی مورد مناقشه است (ر.ک. ایزانلو، ۱۳۸۲، ص ۱۹۲-۱۹۱). حتی با فرض قبول نمایندگی در اعمال مادی نیز باید گفت که اقدامات زیان‌بار خدمه و کارکنان، اقداماتی نامشروع بوده و پرواضح است که نیابت در امر نامشروع ممنوع و در تعارض با نظم عمومی می‌باشد. همچنین نیابتی دانستن مسئولیت حمل‌کننده مستلزم آن است که صرفاً رفتارهایی از خدمه و نمایندگان موجب مسئولیت حمل‌کننده شود که در حدود وظایف اعطایی به آنان صورت پذیرد. بنابراین در صورت خروج ایشان از حدود وظایف و یا سوءاستفاده از اختیارات اعطایی، حمل‌کننده را نمی‌توان به ادعای نمایندگی مسئول دانست.

با این همه به نظر می‌رسد که با ارائه تبیینی دقیق‌تر، می‌توان اشکالات پیش‌گفته را مرتفع ساخت. از سویی، نیابت حمل‌کننده در مسئولیت ناشی از فعل غیر به حکم قانون است و ناشی از اراده طرفین نیست. بنابراین، ایراد نبود قصد نمایندگی، توکیل در اعمال مادی و حتی نامشروع بودن اعمال موجب مسئولیت، وارد نخواهد بود. همچنین با این تبیین، مسئول دانستن حمل‌کننده منافاتی با مسئولیت مباشر ندارد. در واقع ضمن اینکه ماده ۳ کنوانسیون، حمل‌کننده را مسئول فعل یا ترک فعل غیر دانسته است، برگرفته از بند ۲ ماده ۲۸، امکان مراجعه مستقیم به مباشر نیز وجود دارد.

گفتنی است که مسئولیت حمل‌کننده ناشی از فعل و ترک فعل غیر تابع قواعد عام مسئولیت حمل‌کننده (از حیث شرایط مسئولیت و موجبات معافیت از آن) می‌باشد و می‌توان گفت که از این حیث، نظام مسئولیت یکسانی بر ایشان حاکم است.

۲. ماهیت مسئولیت حمل‌کننده ناشی از فعل و ترک فعل غیر

صرف نظر از اختلاف در وحدت یا تعدد مبنای مسئولیت قراردادی و غیرقراردادی (ر.ک. هاشمی، ۱۳۸۹، ص ۱۰۱ به بعد)، تعیین ماهیت مسئولیت حمل‌کننده از سویی از خلط مباحث مربوط به مسئولیت مدنی و قراردادی جلوگیری کرده (جعفری، ۱۳۸۸، ص ۶۴)، از سوی دیگر در تعیین قلمرو این مسئولیت راهگشا خواهد بود.

برخی (صالحی، ۱۳۹۱، ص ۱۰۱؛ جعفری، ۱۳۸۸، ص ۶۲) ماهیت مسئولیت حمل‌کننده ناشی از فعل غیر را قهری و غیرقراردادی توصیف کرده‌اند. در مسئولیت کارفرما نسبت به فعل یا ترک فعل کارگر نیز برخی مؤلفان (قاسم‌زاده، ۱۳۸۸، ص ۶۵؛ بهرامی احمدی، ۱۳۸۸، ص ۱۹۳-۱۹۲) مبنای تسبیب را مطرح و ادعا کرده‌اند که کارفرما در ورود ضرر به زیان‌دیده، سبب اقوی از مباشر است. ادعای اخیر دربارهٔ مسئولیت حمل‌کننده ناشی از فعل غیر در قلمرو کنوانسیون CMR قابل پذیرش نیست، زیرا از سویی با توجه به عاقل و مختار بودن کارگر، اقوی بودن کارفرما از مباشر منطقی نمی‌نماید. از سوی دیگر با پذیرش این نظر، مسئولیت کارفرما، مسئولیت ناشی از فعل غیر نخواهد بود و در نتیجه امکان مراجعهٔ زیان‌دیده به عامل زیان (خدمه یا نمایندگان) وجود نخواهد داشت (صفایی و رحیمی، ۱۳۹۱، ص ۲۶۵ و پاورقی ش ۱)؛ درحالی که برگرفته از بند ۲ ماده ۲۸ کنوانسیون CMR، زیان‌دیده می‌تواند به‌طور مستقیم به عامل زیان مراجعه کند.

البته برخی حقوق‌دانان فرانسوی (لوراسا، ۱۳۷۵، ص ۸۱-۸۰) در تحلیل ماهیت مسئولیت ناشی از فعل غیر، میان دو فرض تفکیک قائل شده‌اند: مسئولیت قراردادی ناشی از فعل غیر، و مسئولیت غیرقراردادی ناشی از فعل غیر. با این توضیح که مسئولیت مدنی حمل‌کننده ناشی از ضرری که خدمه و کارکنان وی به طرف قرارداد وارد آورده‌اند، مسئولیتی قراردادی است، زیرا نتیجهٔ نقض یک تعهد قراردادی است. اما مسئولیت مدنی حمل‌کننده ناشی از ضرر وارده از سوی خدمه و کارکنان وی به سایر اشخاصی که طرف قرارداد نیستند، مسئولیتی خارج از قرارداد و به حکم مستقیم قانون است. اگرچه این تفکیک صحیح است، با این‌همه باید توجه داشت که در بحث از مسئولیت حمل‌کننده، مسئولیتی مد نظر است که با توجه به وصف حمل‌کننده طرف قرارداد بر وی بار می‌شود و ناشی از نقض قرارداد است. در نتیجه مسئولیت‌های دیگری مانند مسئولیت ناشی از خساراتی که وسیلهٔ نقلیه به ثالث وارد می‌آورد، خارج از قلمرو بحث قرار دارد (جبر کومانی به نقل از جعفری، ۱۳۸۸، ص ۶۳).

اظهار نظر در خصوص قراردادی بودن مسئولیت حمل‌کننده ناشی از فعل و ترک فعل غیر، مستلزم واکاوی مفهوم «مسئولیت قراردادی» است. برخی (امیری قائم‌مقامی، ۱۳۷۸، ص ۱۶۱؛ قربان‌پور، ۱۳۹۱، ص ۱۱۱) مسئولیت قراردادی را همچون خود قرارداد، ناشی از توافق ارادهٔ

طرفین می‌دانند. در مقابل، برخی دیگر (هاشمی، ۱۳۸۹، ص ۲۰؛ یزدانیان، ۱۳۹۰، ص ۱۰) «قراردادی» بودن مسئولیت را به معنای ارادی بودن آن ندانسته، معتقدند هر چند خود قرارداد و تعهد ناشی از آن با اراده انشایی طرفین محقق می‌شود، مسئولیت ناشی از نقض چنین تعهدی ارادی نبوده، بلکه به حکم قانون ایجاد می‌شود. تعبیر برخی استادان حقوق (کاتوزیان، ۱۳۸۷، ص ۱۳۲) که مسئولیت قراردادی را عبارت از مسئولیت ناشی از نقض تعهدات قراردادی می‌دانند، مؤید این نظر است.

بر اساس برداشت نخست که البته قابل انتقاد است، مسئولیت حمل‌کننده کالا ناشی از فعل و ترک فعل غیر در کنوانسیون CMR نمی‌تواند ماهیت قراردادی داشته باشد. در واقع چنانچه مبنای این مسئولیت را اراده طرفین در قرارداد بدانیم، طرفین باید بتوانند خلاف آن توافق نموده، شرط کنند که حمل‌کننده مسئول فعل و ترک فعل غیر نباشد. در حالی که ماده ۳ کنوانسیون CMR حمل‌کننده را مسئول فعل و ترک فعل غیر معرفی می‌کند، بند ۵ ماده ۱۱ آن، قواعد کنوانسیون را امره توصیف می‌نماید. بنابراین، برخلاف نظر برخی (Ulfbeck, 2004, p.222)، توافق طرفین در قرارداد بر عدم مسئولیت ناشی از فعل غیر باطل است و موجب معافیت نمی‌شود. لیکن بر اساس برداشت دوم از مفهوم «مسئولیت قراردادی»، می‌توان مسئولیت حمل‌کننده ناشی از فعل غیر را نوعی مسئولیت قراردادی به‌شمار آورد؛ به‌ویژه آنکه از سویی به‌موجب ماده ۳ کنوانسیون، حمل‌کننده زمانی مسئول فعل و ترک فعل غیر است که از خدمات آنان «برای اجرای قرارداد» استفاده کرده باشد و از سوی دیگر به‌موجب بند ۱ ماده ۲۱ نیز قلمرو کنوانسیون محدود به قرارداد حمل‌جاده‌ای است. در نتیجه ماده ۳ کنوانسیون را صرفاً باید دربرگیرنده مسئولیت قراردادی دانست (Ulfbeck, 2004, p.223) که بر «حمل‌کننده قراردادی» بار می‌شود. البته قضات فرانسوی تقریباً به‌طور کامل از مفهوم «حمل‌کننده قراردادی» که مورد نظر ماده ۳ کنوانسیون بوده است، غفلت کرده و عبارت «حمل‌کننده» را در ماده ۳ ناظر به کمیسیونر حمل (commissionnaire de transport)^۳ دانسته‌اند و این واقعیت از

۱. به‌موجب بند یادشده: «طرف‌های متعاقد توافق می‌کنند که هیچ‌یک از مفاد این کنوانسیون را با توافق‌های ویژه بین دو یا چند طرف متعاقد تغییر ندهند، مگر اینکه این کنوانسیون را در مورد حمل‌های بین‌مرزی نافذ ندانند و یا اجازه استفاده از این کنوانسیون را به عملیات حملی که تماماً در محدوده قلمرو کشورهاشان تحت بارنامه جاده‌ای که معرف مالکیت کالا است بدهند».

۲. به‌موجب این بند: «این کنوانسیون شامل هر قراردادی که برای حمل کالا از طریق جاده با وسیله نقلیه به‌منظور کسب اجرت منعقد می‌شود و محل دریافت کالا و تحویل آن در قرارداد، در دو کشور مختلف واقع شده و حداقل یکی از دو طرف، عضو کنوانسیون باشد، گذشته از محل اقامت و تابعیت دو طرف قرارداد می‌شود».

۳. در حقوق فرانسه، ماهیت قراردادی مسئولیت کمیسیونر حمل نسبت به فعل غیر مورد مناقشه است (Gautier, 2010, p.1-2).

دلایلی است که فرانسه را به «شاگرد بد CMR»^۱ ملقب ساخته است (Bon-Garcin, 2006, p.704؛ De Fos, 2006, p.649).

بر اساس برداشت اخیر، حمل‌کننده به دلیل انجام ندادن تعهدات قراردادی مسئول است. بنابراین تشخیص نوع تعهدات وی در قرارداد (از حیث تعهد به وسیله و تعهد به نتیجه) دارای اهمیت است.^۲ توضیح اینکه همانند کنوانسیون بروکسل و کنوانسیون ورشو که تعهد حمل‌کننده تعهد به نتیجه دانسته شده (هاشمی‌زاده، ۱۳۷۸، ص ۱۷۵ و برای دیدن نظر مخالف که تعهد حمل‌کننده در کنوانسیون‌های یادشده را تعهد به وسیله می‌داند، ر.ک. جعفری، ۱۳۸۸، ص ۶۸-۶۹)، در کنوانسیون CMR نیز تعهد حمل‌کننده تعهد به نتیجه است. در واقع از سویی، عبارات بند ۱ ماده ۱۷ که از مسئولیت حمل‌کننده از زمان دریافت کالا تا زمان تحویل آن در مقصد سخن به میان می‌آورد، به وضوح دلالت بر تعهد وی بر نتیجه (سالم و به موقع رسیدن کالا به مقصد) دارد و از سوی دیگر، انحصار موجبات معافیت در موارد یادشده در بندهای دیگر ماده ۱۷ مؤید تعهد وی به نتیجه است (در تأیید این نظر، ر.ک. اشمیتوف، ۱۳۷۸، ص ۹۷۴). در خصوص تعهد به نتیجه، صرف عدم دستیابی به نتیجه (سالم و به موقع رسیدن کالا به مقصد) موجب مسئولیت است (وحدتی شبیری، ۱۳۸۵، ص ۲۳۶)؛ اعم از اینکه شخص حمل‌کننده ناقض تعهد قراردادی باشد یا خدمه و کارکنان وی موجب نقض تعهد شده باشند. به ویژه همان گونه که برخی از نویسندگان (لوراسا، ۱۳۷۵، ص ۸۰) بیان داشته‌اند، طرف دیگر قرارداد هیچ الزامی به شناسایی مجری قرارداد ندارد؛ در نتیجه عدم اجرای قرارداد از سوی خدمه و کارکنان حمل‌کننده، به حساب شخص حمل‌کننده گذاشته می‌شود.

گفتنی است، برخی (لوراسا، ۱۳۷۵، ص ۸۲) در مسئولیت قراردادی ناشی از فعل غیر، زیان‌دیده را تنها به مراجعه به طرف قرارداد (متعهد) مجاز دانسته^۳ و با استناد به اصل نسبی بودن قراردادهای، استدلال نموده‌اند که خدمه و کارکنان متعهد قراردادی، اشخاص ثالث نسبت به قرارداد بوده، در نتیجه زیان‌دیده «هرگز نمی‌تواند مستقیماً به خود وی مراجعه کند و مسئولیت وی را خواستار گردد» (لوراسا، ۱۳۷۵، ص ۸۲). اما به نظر می‌رسد که ماهیت قراردادی این مسئولیت، تعارضی با امکان مراجعه متعهدله به خدمه و کارکنان حمل‌کننده

1. «The bad pupil of the CMR» = «Le mauvais élève de la CMR»

۲. در خصوص نوع تعهدات حمل‌کننده، ر.ک. کاتوزیان، ۱۳۷۹، ص ۴۴۲؛ کاتوزیان، ۱۳۹۲، ص ۴۱۶-۴۱۵؛ کاتوزیان، ۱۳۸۶، ص ۲۵۲؛ کاتوزیان، ۱۳۹۳ «ب»، ص ۳۳؛ مرتضوی، ۱۳۸۹، ص ۲۰۵ و ۲۰۷؛ سادات حسینی، ۱۳۸۴، ص ۲۲۱ و ۲۲۳؛ عرفانی، ۱۳۸۵، ص ۱۴۶؛ یزدانیان، ۱۳۹۰، ص ۲۴.

۳. در حقوق ایران نیز برخی (عرفانی، ۱۳۸۵، ص ۱۴۵) به استناد ماده ۳۸۷ قانون تجارت، حق مراجعه زیان‌دیده را محدود به حمل‌کننده نموده‌اند؛ به این معنا که وی را از مراجعه مستقیم به مأموران حمل‌کننده قراردادی حمل ممنوع دانسته‌اند.

ندارد، زیرا از سویی، امکان رجوع و طرح دعوا بر خدومه و کارکنان می‌تواند به‌طور ضمنی از قرارداد نشئت گیرد (اندرز و دیگران، ۱۳۹۱، ص ۸۱) و از سوی دیگر می‌توان گفت چنانچه حمل‌کننده اجرای قرارداد را به غیر واگذار کند، قرارداد منعقدشده میان حمل‌کننده و غیر را می‌توان قراردادی حاوی تعهد به نفع ثالث (ارسال‌کننده) دانست که امکان مراجعه ارسال‌کننده به غیر را با استناد به قرارداد^۱ یادشده فراهم می‌آورد و در نتیجه مسئولیت این اشخاص نیز ماهیتی قراردادی می‌یابد (Ulfbeck, 2004, p.223-224). افزون بر این، عدم پذیرش مسئولیت قراردادی خدمه و کارکنان در برابر زیان‌دیده، مانع رجوع وی به این اشخاص به استناد مسئولیت خارج قرارداد نخواهد بود (Berlingieri, 2009, p.14; Ulfbeck, 2004, p.223).

قلمرو مسئولیت مدنی حمل‌کننده ناشی از فعل و ترک فعل غیر

دامنه مسئولیت حمل‌کننده ناشی از فعل غیر از دو نظر قابل بررسی است. از سویی، باید دید که حمل‌کننده مسئولیت چه اشخاصی را برعهده دارد و منظور از «نمایندگان، کارکنان یا هر شخص دیگری که در جریان حمل از خدمات آن‌ها استفاده می‌شود»، چیست؟ از سوی دیگر لازم است تعیین شود چه فعل یا ترک فعلی از سوی اشخاص یادشده و با چه شرایطی موجب مسئولیت برای حمل‌کننده خواهد بود.

۱. قلمرو شخصی

بهموجب متن فارسی ماده ۳ کنوانسیون CMR: «... حمل‌کننده مسئول فعل یا ترک فعل نمایندگان، کارکنان یا هر شخص دیگری که در جریان حمل از خدمات آن‌ها استفاده می‌کند خواهد بود...». باین حال، متن این ماده در نسخه‌های انگلیسی و فرانسوی کنوانسیون که بهموجب ماده ۲۵۱ متون معتبر تلقی می‌شوند، دارای تفاوت لفظی است. توضیح اینکه در نسخه انگلیسی افزون بر واژه servants (خدمه)، کلمه agents (نمایندگان) نیز آمده، اما در نسخه فرانسوی فقط از واژه préposés (مأمورین) استفاده شده است. البته تفاوت ظاهری یادشده تأثیر

۱. در خصوص اصل استنادپذیری قراردادها (opposabilité du contrat)، ر.ک. قبولی درافشان، ۱۳۸۶.
 ۲. ماهیت مسئولیت خدمه و نمایندگان را باید غیرقراردادی دانست. باین‌همه، ماهیت مسئولیت حمل‌کنندگان بعدی متفاوت بوده (Berlingieri, 2009, p.14) و برابر ماده ۳۴ کنوانسیون، همچون ماهیت مسئولیت حمل‌کننده، قراردادی است؛ لذا زیان‌دیده می‌تواند به‌طور مستقیم علیه وی اقامه دعوا کند.
 ۳. بهموجب این ماده: «... [کنوانسیون] در تاریخ (۱۹) مه ۱۹۵۶ مطابق با (۱۳۳۵، ۲، ۲۹) در ژنو در یک نسخه به زبان‌های انگلیسی و فرانسوی که هر دو متن دارای اعتبار یکسان می‌باشند تنظیم شد».

ماهوی ندارد، زیرا در ادبیات حقوقی فرانسه^۱، اصطلاح préposé که معادل employee انگلیسی می‌باشد (Le grand Robert & Collins, 2008, p.737)، به معنای کسی است که کار یا عملی را تحت مدیریت یا کنترل دیگری (کارفرما) انجام می‌دهد (Cornu, Robert, 2011, p.2008; Cornu, 1992, p.621). با توجه به تفاوت‌های ظاهری در متون سه‌گانه پیش‌گفته، لازم است به بررسی قلمرو شخصی مسئولیت ناشی از فعل یا ترک فعل غیر بپردازیم.

در مقام تبیین قلمرو شخصی در تفسیر انتشار یافته از سوی سازمان ملل بر کنوانسیون CMR، از سه دسته اشخاص نام برده شده است: «الف- نمایندگان و خدمه حمل‌کننده. ب- اشخاصی که اگرچه خدمه و نماینده حمل‌کننده نیستند، اما فعالیت‌های منظمی در شرکت وی انجام می‌دهند. ج- اشخاصی که هرچند مطابق ملاک‌های بیان شده در بند الف و ب نیستند، اما به تقاضای حمل‌کننده در اجرای عمل خاصی استخدام شده‌اند» (Loewe, 1976, p.19). حتی اگر حمل‌کننده اشخاص یادشده را از ابتدای حمل نیز به خدمت نگرفته باشد، بازهم به صرف آنکه آنان به تقاضای حمل‌کننده در اجرای عملیات حمل کمک کرده باشند، حمل‌کننده مسئولیت می‌یابد (Loewe, 1976, p.20).

به نظر می‌رسد در کنوانسیون CMR رابطه اشخاصی که حمل‌کننده از آنان در جریان حمل استفاده می‌کند، باید بر اساس معیار تبعیت حقوقی (Subordination juridique) تحلیل شود. توضیح اینکه بر اساس معیار یادشده، اشخاصی که قدرت عملی صدور دستور نسبت به دیگری را داشته باشند، نوعی رابطه تبعیت میان آنان و دیگری شکل می‌گیرد که بر اساس آن، تابع طبق دستورات متبوع خود عمل می‌کند. در نتیجه شخص متبوع که آمر و کارفرما شمرده می‌شود، مسئولیت زیان ناشی از اعمال اشخاص تابع خود را برعهده دارد (لوراسا، ۱۳۷۵، ص ۷۴).^۲ در کنوانسیون CMR نیز به موجب ماده ۳، حمل‌کننده در صورتی مسئولیت ناشی از فعل غیر دارد که «...نمایندگان، کارکنان یا اشخاص دیگر در چارچوب وظیفه شغلی خود عمل کرده باشند...». توضیح اینکه «عمل در چارچوب شغلی» که حمل‌کننده تعیین کرده، به معنای عمل تحت دستورات حمل‌کننده است که به معنای تابعیت اشخاص یادشده از حمل‌کننده می‌باشد.

با این همه، برخلاف معیار تبعیت که وکیل و مقاطعه‌کار را دربر نمی‌گیرد (لوراسا، ۱۳۷۵،

۱. اصطلاح préposé به‌ویژه در حوزه مسئولیت کارفرما نسبت به فعل خدمه و نمایندگان خود رواج دارد (برای ملاحظه کاربرد این اصطلاح در حوزه پیش‌گفته، ر.ک. لوراسا، ۱۳۷۵، ص ۷۲؛ نوین، ۱۳۹۲، ص ۱۳۹؛ Carnonnier, 1972, p.361 et suiv; Mart & Raynaud, 1988, p.567).

۲. در خصوص معیارهای مطرح در زمینه رابطه آمر و مأمور، ر.ک. لوراسا، ۱۳۷۵، ص ۷۵-۷۳؛ نوین، ۱۳۹۲، ص ۴۳۲-۴۳۰.

ص ۷۵)، ماده ۳ کنوانسیون نماینده را نیز از جمله اشخاصی می‌داند که حمل‌کننده مسئولیت فعل و ترک فعل آنان را برعهده دارد. همچنین چنانچه نماینده حمل‌کننده را شخصی بدانیم که از سوی او به اجرای قرارداد حمل مبادرت می‌ورزد (صالحی، ۱۳۹۱، ص ۶۶)، حمل‌کننده فرعی (Sub-contractor) نیز مشمول این تعریف شده، واژه «نماینده» در این ماده را می‌توان دربرگیرنده آنان نیز دانست (Berlingieri, 2009, p.13). اما اگر این اشخاص را نماینده حمل‌کننده ندانیم و همچون حقوق انگلیس آنان را پیمانکار فرعی یا مستقل (Independent contractor)^۱ به‌شمار آوریم، با توجه به عدم تصریح به شخص اخیر در ماده ۳ کنوانسیون، بررسی مسئولیت حمل‌کننده نسبت به فعل و ترک فعل آنان لازم می‌نماید؛ به‌ویژه اینکه پیمانکار با حمل‌کننده قرارداد استخدامی ندارد، درحالی که ماده ۳ از «قلمرو استخدامی» سخن می‌گوید^۲ (Carr & Stone, 2010, p.347).

با توجه به اینکه از سویی امروزه کمتر اجرای قرارداد به مباشرت حمل‌کننده است و اغلب متعهد طرف قرارداد از حمل‌کننده فرعی استفاده می‌کند و از سوی دیگر، متعهدله طرف قرارداد نیازی به شناسایی مجری قرارداد ندارد، باید مسئولیت اشخاص یادشده را نیز برعهده حمل‌کننده طرف قرارداد دانست^۳. به این ترتیب، قاعده عمومی مسئولیت طرف قرارداد نسبت به پیمانکاران و اجراکنندگان فرعی قرارداد، حمل‌کننده طرف قرارداد را نیز دربر گرفته، در نتیجه ماده ۳ کنوانسیون را باید شامل حمل‌کننده فرعی نیز دانست^۴ (Ulfbeck, 2004, p.220; Loewe, 1976, p.19).

همچنین باید اشاره کرد که افزون بر اشخاص یادشده در ماده ۳ کنوانسیون، حمل‌کننده مسئول «...اشتباه یا غفلت شخصی که وسیله نقلیه را از او کرایه کرده و یا اشتباه یا غفلت نمایندگان و کارکنان شخص یادشده...» (بند ۳ ماده ۱۷ کنوانسیون) نیز می‌باشد.

۱. در تعریف پیمانکار مستقل چنین بیان شده است: «شخص یا شرکتی که پیمانکار اصلی، کار را به صورت قراردادی (پیمانی) به او واگذار کرده است» (لاو، ۱۳۹۰، ص ۲۴۹).

۲. برای رفع این اشکال گفته شده است که «قلمرو استخدامی» (scope of employment) را باید «قلمرو قراردادی» (scope of contract) تفسیر کرد (Carr, 2010, p.347).

۳. البته درهرحال، اطلاع طرف قرارداد به هر طریقی (چه با اعلام حمل‌کننده و یا وضوح موضوع) از اجرای قرارداد از سوی خدمه و نمایندگان و واگذاری آن به حمل‌کننده فرعی تأثیری در مسئولیت حمل‌کننده نسبت به فعل و ترک فعل آنان نداشته، وی را از مسئولیت مبرا نمی‌کند (Ulfbeck, 2004, p.222-223).

۴. در تأیید این نظر می‌توان به رأی مورخ ۱۴ مارس ۲۰۱۲ دادگاه اسپانیا اشاره کرد. قابل دسترسی در: http://www.idit.asso.fr/_private/moteur_cmr/jurisprudence/fiche.php?num=0

۲. قلمرو موضوعی

در گفتار پیشین اشخاصی که حمل‌کننده مسئولیت اقدامات آنان را برعهده دارد، مشخص شد. با این حال منطقی نیست که حمل‌کننده مسئول هر عملی که از اشخاص یادشده سر می‌زند، باشد. توضیح اینکه مسئولیت مفروض حمل‌کننده ناشی از فعل غیر، شامل تمام فعل و ترک فعل ایشان است؛ اعم از اینکه رفتار یادشده همراه با تقصیر بوده یا بدون آن رخ دهد. لیکن ماده ۳ کنوانسیون صرفاً فعل یا ترک فعلی را موجب مسئولیت حمل‌کننده می‌داند که در قلمرو استخدامی اشخاص پیش گفته صورت گرفته باشد.

۲.۱. فعل و ترک فعل ناقض قرارداد

ماده ۳ کنوانسیون CMR، حمل‌کننده را مسئول «فعل و ترک فعل» خدمه و نمایندگان خویش معرفی می‌کند. به عبارت دیگر، نه تنها «افعال» خسارت‌بار خدمه و نمایندگان موجب مسئولیت حمل‌کننده می‌شود، بلکه خسارات ناشی از «ترک وظایف» اشخاص یادشده نیز مسئولیت حمل‌کننده را به دنبال دارد (صالحی، ۱۳۹۱، ص ۱۴۵).

در حقوق فرانسه مسئولیت کارفرما نسبت به فعل و ترک فعل کارگر، مسئولیتی دو درجه‌ای است؛ به این معنا که فرع بر مسئولیت کارگر بوده، در نتیجه نیازمند اثبات مسئولیت کارگر است (لورراسا، ۱۳۷۵، ص ۷۵؛ برای دیدن چنین نظری در حقوق ایران ر.ک. عباسلو، ۱۳۹۰، ص ۱۸۶). لیکن امروزه همین که بتوان مسئولیت مأمور را قبول کرد، می‌توان کارفرما را مسئول دانست (لورراسا، ۱۳۷۵، ص ۷۶-۷۵). با این حال به نظر می‌رسد که مسئولیت حمل‌کننده ناشی از فعل غیر در کنوانسیون CMR مسئولیتی دو درجه‌ای و نیازمند ارتکاب تقصیر از سوی خدمه و نمایندگان حمل‌کننده و اثبات آن از سوی زیان‌دیده نیست^۱. زیرا همچنان که در مبحث نخست آمد، مبنای مسئولیت حمل‌کننده ناشی از فعل غیر در کنوانسیون یادشده، فرض مسئولیتی است که برای وی در نظر گرفته شده است. از این‌رو به محض ورود زیان از سوی خدمه و نمایندگان حمل‌کننده، وی مسئول قرار گرفته و مکلف به جبران خسارت است، بدون آنکه نیاز به اثبات تقصیر عامل زیان (خدمه و نمایندگان) از سوی زیان‌دیده باشد^۲؛ به‌ویژه اینکه

۱. البته آرای متعارضی از سوی دادگاه‌ها در این زمینه به چشم می‌خورد. برای مثال دادگاه عالی نروژ در رأیی حمل‌کننده را با این استدلال که راننده مرتکب تقصیر نشده، از مسئولیت مبرا کرده است. این درحالی است که دقیقاً هم‌زمان تأکید کرده است که تقصیر شرط لازم برای ایجاد مسئولیت نیست (Ulfbeck, 2004, p.222).

۲. البته شایان ذکر است اگرچه در خصوص حمل‌کننده و زیان‌دیده اثبات تقصیر خدمه و نمایندگان لازم نیست، اما اثبات آن در رابطه حمل‌کننده و خدمه و نمایندگان وی لازم می‌نماید (صفایی و رحیمی، ۱۳۸۸،

ممکن است خسارت وارده از سوی خدمه و نمایندگان نه به دلیل تقصیر آنان، بلکه ناشی از نقص وسایل کار یا معلول دستورات و تعالیم غلطی باشد که به وی داده شده است (صفایی و رحیمی، ۱۳۹۱، ص ۲۶۹؛ امیری قائم‌مقامی، ۱۳۷۸، ص ۲۹۱؛ کاتوزیان، ۱۳۹۲، ص ۴۳۰). افزون بر ماهیت قراردادی، مسئولیت حمل‌کننده نیز اقتضای آن را دارد که مطابق قواعد عمومی قراردادها، به صرف نقض قرارداد و بدون نیاز به اثبات تقصیر، حمل‌کننده مسئول فرض شود (Ulfbeck, 2004, p.222؛ کاظمی، ۱۳۹۳، ص ۲۵۲). بنابراین، کلیه فعل و ترک فعل خدمه و نمایندگان حمل‌کننده، اعم از اینکه همراه تقصیر باشد یا نباشد، مشمول حکم ماده ۳ کنوانسیون است.

۲.۲. رعایت قلمرو استخدامی

به موجب ماده ۳ کنوانسیون، حمل‌کننده بابت فعل و ترک فعل خدمه و نمایندگان که «...در چارچوب وظیفه شغلی خود عمل نموده باشند...» مسئول است. این شرط در نسخه‌های انگلیسی و فرانسوی با عبارات در ظاهر متفاوت بیان شده است. توضیح اینکه در متن انگلیسی از اصطلاح «the scope of employment» استفاده شده که به معنای دامنه فعالیت‌های قابل پیش‌بینی است که شخص برای آن استخدام شده و به‌طور منطقی انتظار می‌رود که در برابر کارفرما انجام دهد (Garner, 2009, p.1465; Eills Wild, 2006, p.232). اما در متن فرانسوی عبارت «Dans l'exercice de leur fonctions» به کار رفته است.^۱ لیکن این دو اصطلاح در ادبیات حقوقی مترادف به‌شمار می‌آیند (Giliker, 2010, p.145). کاربرد دو اصطلاح یادشده در نسخه‌های فرانسوی و انگلیسی ماده ۱۱ کنوانسیون آتن در زمینه حمل مسافر و بار آنان از طریق دریا نیز مشاهده می‌شود.

در هر حال آنچه شایان توجه است، اینکه فعل یا ترک فعل خدمه در «چارچوب وظیفه شغلی» موجب مسئولیت حمل‌کننده می‌شود. بنابراین باید در پی شناسایی مفهوم «چارچوب وظیفه شغلی» و تعیین حدود و ثغور آن بود؛ به‌ویژه این مسئله در

ص ۲۶۹). به عبارت دیگر، حمل‌کننده برای رجوع به خدمه و نمایندگان خود باید مسئولیت آنان را اثبات کند، زیرا برخلاف حمل‌کننده، مسئولیت خدمه و نمایندگان مبتنی بر فرض مسئولیت آنان نیست، بلکه بر مبنای تقصیر اثبات شده است.

۱. در متن بند ۵ ماده ۱۳۸۴ قانون مدنی فرانسه، از عبارت «dans les fonctions auxquelles ils les ont employés» استفاده شده است که در نوشته‌های مسئولیت مدنی فرانسوی (Colin, Capitant, & Julliot De la Morandière, 1966, p.355; Marty & Raynaud, 1988, p.577; Terré, Simler & Lequette, 1996, p.644) آن با تعبیر «Dans l'exercice de leur fonctions» یاد می‌شود.

فرضی اهمیت می‌یابد که مأمور از وظایف خود یا دستورات حمل‌کننده سوءاستفاده کند.

اصطلاح «چارچوب وظیفه شغلی» در رویه قضایی فرانسه و در پی آن در متون حقوقی مسئولیت مدنی این کشور مورد بحث و بررسی قرار گرفته است. در پیشینه رویه قضایی فرانسه، بر اساس رأی وحدت رویه مورخ ۱۹ می ۱۹۸۸، برای برون‌رفت از مسئولیت ناشی از فعل خدمه لازم بود کارفرما سه شرط را اثبات نماید: نخست اینکه فعل زیان‌بار بدون اجازه کارفرما انجام شده باشد. دوم اینکه اقدام زیان‌بار مأمور با هدفی بی‌ارتباط به وظایف او صورت گرفته باشد. سوم آنکه عمل یادشده خارج از وظایف استخدامی مأمور باشد (ژوردن، ۱۳۸۵، ص ۳۰۹؛ لورراسا، ۱۳۷۵، ص ۷۸). همان‌گونه که ملاحظه می‌شود، شرط سوم همان شرط مورد بررسی در این مقاله است.

در خصوص مفهوم شرط سوم، شعبه کیفری دیوان عالی کشور فرانسه به‌موجب رأی مورخ ۱۶ فوریه ۱۹۹۹، تصمیمی گرفت که موجب تغییر رویکرد رویه قضایی شد. بر اساس این رأی، جرائم ارتكابی خدمه در چارچوب وظیفه شغلی، مسئولیت کارفرما را دربر دارد؛ حتی اگر فعل یا ترک فعل زیان‌بار در تعارض با هدف ناشی از استخدام کارگر باشد. در پی این تصمیم، قلمرو مسئولیت کارفرما ناشی از فعل خدمه گسترش یافت. لیکن شعبه ۲ مدنی دیوان به‌موجب رأی مورخ ۳ ژوئن ۲۰۰۴ در خصوص ضابطه «چارچوب شغلی» و معیار تشخیص آن، مقرر نمود برای اینکه فعل زیان‌بار در چارچوب وظیفه شغلی به‌شمار آید، لازم است که ناشی از «ابتکار شخصی بی‌ارتباط با وظیفه» نباشد. به دیگر سخن، موضوع دارای اهمیت، وجود پیوند میان «مأموریت» و فعل زیان‌بار است. به این ترتیب، قلمرو مسئولیت کارفرما ناشی از فعل خدمه محدودتر شد (ژوردن، ۱۳۸۵، ص ۳۱۱؛ برای ملاحظه پیشینه رویه قضایی فرانسه در این خصوص، ر.ک. Colin, Capitan & Julliot De la Marty & Raynaud, 1988, p.576-579; Morandière, 1966, p.355-356; Terré, Simler & Lequette, 1996, p.645-647).

در نظام حقوقی ایران، مسئله چارچوب وظیفه شغلی کمتر بحث و بررسی شده است، زیرا ماده ۱۲ قانون مسئولیت مدنی در مقام بیان شرایط کارفرما ناشی از فعل خدمه، از تعبیر «در حین انجام کار یا به مناسبت آن» استفاده کرده که متفاوت با اصطلاح بررسی‌شده در این مقاله است. با این‌همه، برخی در این زمینه قلم زده‌اند. به اعتقاد برخی حقوق‌دانان ایرانی (صفایی و رحیمی، ۱۳۸۸، ص ۲۷۲؛ نیز ر.ک. بهرامی احمدی، ۱۳۸۸، ص ۱۹۴)، در فرضی که کارگر در انجام وظایفش مرتکب سوءاستفاده شود، خسارات ناشی از رفتار وی را نمی‌توان موجب مسئولیت کارفرما دانست.

در حال با توجه به سکوت کنوانسیون CMR در خصوص مفهوم «چارچوب وظیفه

شغلی»، تفسیر اصطلاح یادشده در ماده ۳ کنوانسیون تابعی از اتخاذ موضع در نظام‌های حقوق ملی در این خصوص است. لیکن آنچه در قلمرو کنوانسیون CMR دارای اهمیت و متفاوت با مباحث حقوق ملی در حوزه مسئولیت کارفرما بوده، این است که در سلسله مباحث مسئولیت مدنی کارفرما ناشی از فعل خدمه در نظام‌های حقوق ملی، اگر شرایط مسئولیت کارفرما ناشی از فعل خدمه فراهم باشد، کارفرما مسئول قلمداد می‌شود و متقابلاً چنانچه شرایط مسئولیت کارفرما ناشی از فعل خدمه فراهم نباشد، سخن از عدم مسئولیت او به میان می‌آید. لیکن بر اساس ماده ۳ کنوانسیون CMR، اگر شرایط مسئولیت حمل‌کننده ناشی از فعل خدمه جمع باشد، قطعاً حمل‌کننده مسئول خواهد بود. چنانچه این شرایط فراهم نباشد، ضرورتاً نمی‌توان سخن از معافیت حمل‌کننده از مسئولیت به میان آورد. زیرا از سویی، مسئولیت حمل‌کننده مبتنی بر فرض مسئولیت است و از سوی دیگر، موجبات معافیت او به صورت حصری در ماده ۱۷ پیش‌بینی شده است. بنابراین، اگر فعل یا ترک فعل خدمه و نمایندگان دارای وصف موجبات معافیت یادشده در ماده ۱۷ یعنی ناشی از تقصیر ارسال‌کننده، تقصیر مرسل‌الیه، عیب ذاتی کالا، اوضاع و احوالی که حمل‌کننده قادر به جلوگیری از آن نبوده (بند ۲ ماده ۱۷) یا مخاطرات ذاتی خاص (بند ۴ ماده ۱۷) نباشد، رافع مسئولیت حمل‌کننده نخواهد بود. نتیجه اینکه در کنوانسیون CMR به صرف اینکه خدمه یا نماینده، خارج از چارچوب وظیفه شغلی خویش عمل کند، نمی‌توان حمل‌کننده را از مسئولیت مبرا دانست؛ مگر آنکه عمل یادشده واجد یکی از عناوین معافیت در ماده ۱۷ کنوانسیون باشد. البته در مقابل، عبارات متن تفسیر انتشاریافته از سوی سازمان ملل بر کنوانسیون CMR دلالت بر این دارد که چنانچه فعل و ترک فعل خدمه و نمایندگان هیچ‌گونه رابطه‌ای با انجام وظیفه مأمور نداشته باشد و یا تجاوز به حدود اختیارات آن‌ها باشد، تنها موجب مسئولیت شخصی غیرقراردادی خود آن‌ها خواهد شد (Loewe, 1976, p.20).

نتیجه

مسئولیت حمل‌کننده ناشی از فعل و ترک فعل خدمه و نمایندگان که در ماده ۳ کنوانسیون CMR پیش‌بینی شده، از سویی مسئولیتی نیابتی، بدون تقصیر و مبتنی بر فرض مسئولیت حمل‌کننده است که تنها با اثبات موجبات معافیت یادشده در ماده ۱۷ مرتفع می‌شود و از سوی دیگر، مسئولیتی قراردادی است که در اثر نقض تعهد قراردادی بر حمل‌کننده بار می‌گردد. قلمرو این مسئولیت از حیث شخصی، شامل کلیه کسانی است که در خصوص حمل، تبعیت حقوقی از حمل‌کننده داشته و به درخواست وی در فرایند حمل شرکت کرده‌اند. چنانچه حمل‌کننده طرف قرارداد، اجرای عملیات حمل را به شخص دیگری واگذار کرده باشد،

مسئولیت اقدامات شخص اخیر را نیز باید برعهده حمل‌کننده طرف قرارداد دانست. از حیث موضوعی نیز مسئولیت حمل‌کننده ناشی از فعل غیر بدون نیاز به اثبات تقصیر عامل زیان، افزون بر فعل، ترک وظایف از سوی آنان را نیز دربر می‌گیرد و به موجب ماده ۳، باید در «چارچوب وظیفه شغلی» اشخاص یادشده باشد که البته این قید با توجه به سکوت کنوانسیون تابعی از اتخاذ موضع در نظام‌های حقوق ملی در این خصوص است. باین‌همه به دلیل حصری بودن موارد معافیت در ماده ۱۷، صرف خروج خدمه و نمایندگان حمل‌کننده از چارچوب وظیفه شغلی را نمی‌توان رافع مسئولیت حمل‌کننده دانست، بلکه با توجه به پیش‌بینی فرض مسئولیت برای حمل‌کننده در کنوانسیون که مبنای مسئولیت شخص اخیر را تشکیل می‌دهد، باید گفت که در خصوص مسئولیت ناشی از اثر فعل یا ترک فعل خدمه و نمایندگان نیز حمل‌کننده در صورتی از مسئولیت مبرا می‌شود که یکی از جهات گردآمده در ماده ۱۷ کنوانسیون، یعنی تقصیر ارسال‌کننده، تقصیر مرسل‌الیه، عیب ذاتی کالا، اوضاع و احوالی که حمل‌کننده قادر به جلوگیری از آن نیست (فورس ماژور) و یا مخاطرات ذاتی خاص اثبات شود.

منابع و مأخذ

الف) فارسی

۱. اشمیتوف، کلایوام (۱۳۷۸)، حقوق تجارت بین‌الملل، مترجم: بهروز اخلاقی و دیگران، ج ۲، چ ۱، تهران: سمت.
۲. امیری قائم‌مقامی، عبدالحمید (۱۳۷۸)، حقوق تعهدات، چ ۱، تهران: نشر میزان.
۳. اندرز، داوود؛ منتظر، مهدی؛ مسعودی، فرزاد (۱۳۹۱)، «مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی در قبال مسافر در حقوق ایران (با مطالعه تطبیقی)»، دوفصلنامه علمی- پژوهشی دانش حقوق مدنی، ش ۱، ص ۸۳-۷۵.
۴. ایزانلو، محسن (۱۳۸۲)، شروط محدودکننده و ساقط‌کننده مسئولیت در قراردادهای چ ۱، تهران: شرکت سهامی انتشار.
۵. بادینی، حسن (۱۳۸۴)، فلسفه مسئولیت مدنی، چ ۱، تهران: شرکت سهامی انتشار.
۶. بهرامی احمدی، حمید (۱۳۸۸)، حقوق مدنی ۴، مسئولیت مدنی، چ ۱، تهران: میزان.
۷. جباری، منصور؛ حسن‌نژاد، مجید؛ ولائی، نادر (۱۳۹۳)، «بررسی موارد معافیت متصدی حمل و نقل جاده‌ای کالا و شرایط استنادی آن‌ها در کنوانسیون حمل و نقل بین‌المللی کالا (CMR)»، فصلنامه پژوهش حقوق خصوصی، ش ۷، سال ۲، ص ۷۲-۳۹.
۸. جعفری، فیض‌الله (۱۳۸۸)، «مطالعه تطبیقی ماهیت و مبنای مسئولیت متصدیان حمل و

- نقل در کنوانسیون‌های بین‌المللی و حقوق ایران»، مجله پژوهش‌های حقوقی (علمی-ترویجی)، ش ۱۵، نیمسال اول، ص ۸۲-۵۷.
۹. حسینی‌نژاد، حسینقلی (۱۳۸۹)، مسئولیت مدنی، چ ۱، تهران: مجد.
 ۱۰. خدمتگزار، محسن (۱۳۸۹)، تعهد ایمنی در قراردادها، چ ۱، تهران: جنگل-جاودانه.
 ۱۱. داراب‌پور، مهرباب (۱۳۸۷)، مسئولیت‌های خارج از قرارداد، پرداخت خسارت، استرداد عین و امتیازات، چ ۱، تهران: مجد.
 ۱۲. ژوردن، پاتریس (۱۳۸۵)، تحلیل رویه قضایی در زمینه مسئولیت مدنی، مترجم: مجید ادیب، چ ۱، تهران: میزان.
 ۱۳. سادات حسینی، سید حسین (۱۳۸۴)، «بررسی مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل جاده‌ای در کنوانسیون قرارداد حمل و نقل بین‌المللی کالا از طریق جاده (کنوانسیون سی.ام.آر.) و مقایسه آن با حقوق ایران و انگلیس»، مجله تحقیقات حقوقی، ش ۴۲، ص ۱۹۹-۲۳۸.
 ۱۴. سماواتی، حشمت‌الله (۱۳۹۳)، قراردادهای تجارتي، چ ۱، تهران: جنگل-جاودانه.
 ۱۵. صالحی، محمد (۱۳۹۱)، «مسئولیت مدنی متصدی حمل و نقل جاده‌ای در حقوق افغانستان با توجه به کنوانسیون CMR»، پایان‌نامه کارشناسی ارشد حقوق خصوصی، به راهنمایی دکتر محمد امامی‌پور، دانشگاه اهل بیت (ع).
 ۱۶. صفایی، سید حسین و رحیمی، حبیب‌الله (۱۳۸۸)، مسئولیت مدنی، چ ۱، تهران: میزان.
 ۱۷. عباسلو، بختیار (۱۳۹۰)، مسئولیت مدنی (با نگرش تطبیقی)، چ ۱، تهران: میزان.
 ۱۸. عرفانی، توفیق (۱۳۸۵)، مسئولیت مدنی متصدیان حمل و نقل زمینی «جاده-ریل»، چ ۱، تهران: آثار اندیشه.
 ۱۹. عیسنی تفرشی، محمد و کامیار، محمدرضا (۱۳۸۰)، «مبنای مسئولیت مدنی متصدی حمل و نقل ترکیبی بین‌المللی کالا و مقایسه آن با حقوق ایران»، مجله مدرس، دوره ۵، ش ۴، ص ۳۵-۲۱.
 ۲۰. قاسم‌زاده، سید مرتضی (۱۳۹۰)، الزام‌ها و مسئولیت مدنی بدون قرارداد، چ ۷، تهران: میزان.
 ۲۱. قبولی درافشان، سید محمدمهدی (۱۳۸۹)، «مفهوم و مبانی قابلیت استناد قرارداد»، فصلنامه حقوق، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران، دوره ۴۰، ش ۱، ص ۲۷۴-۲۵۵.
 ۲۲. قربان‌پور، امیرمهدی (۱۳۹۱)، مسئولیت قراردادی (ماهیت و مبانی)، چ ۱، تهران: مجد.
 ۲۳. کاتوزیان، ناصر (۱۳۹۳ الف)، الزام‌های خارج از قرارداد، چ ۱، چ ۱۳، تهران: دانشگاه تهران.

۲۴. ----- (۱۳۹۳ب)، الزام‌های خارج از قرارداد، ج ۲، چ ۱۱، تهران: دانشگاه تهران.
۲۵. ----- (۱۳۸۶)، توجیه و نقد رویه قضایی، چ ۳، تهران: نشر دادگستر.
۲۶. ----- (۱۳۹۲)، عقود معین، ج ۱، چ ۱۲، تهران: شرکت سهامی انتشار.
۲۷. ----- (۱۳۸۷)، قواعد عمومی قراردادها، ج ۴، چ ۳، تهران: شرکت سهامی انتشار.
۲۸. ----- (۱۳۷۹)، گامی به سوی عدالت، ج ۲، چ ۱، تهران: انتشارات دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران.
۲۹. کاظمی، حمید (۱۳۹۳)، «بررسی اصول مسئولیت در حمل و نقل، از نظریه تا عمل؛ نگاهی به موضوع در نظام کامن‌لا»، نشریه مطالعات حقوق تطبیقی، دوره ۵، ش ۱، ص ۲۴۴-۲۴۵.
۳۰. لورراسا، میشل (۱۳۷۵)، مسئولیت مدنی، مترجم: محمد اشتری، چ ۱، تهران: حقوقدان.
۳۱. لائو، دیوید (۱۳۹۰)، فرهنگ لغات حمل و نقل و لجیستیک، مترجم: آرش آرمون، چ ۱، تهران: دانشگاه جامع امام حسین (ع).
۳۲. 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 ۱۷، ش ۵۸، ص ۲۱۴-۱۸۹.
۳۳. مرتضوی، عبدالحمید (۱۳۸۹)، حقوق تعهدات، تعهد به وسیله و به نتیجه، چ ۱، تهران: جنگل - جاودانه.
۳۴. نوین، پرویز (۱۳۹۲)، حقوق مدنی ۴: مسئولیت مدنی تطبیقی ایران - فرانسه - انگلستان، چ ۱، تهران: گنج دانش.
۳۵. وحدتی شبیری، سید حسن (۱۳۸۵)، مبانی مسئولیت مدنی قراردادی (مطالعه تطبیقی در حقوق و فقه)، چ ۱، قم: پژوهشگاه علوم و فرهنگ اسلامی.
۳۶. ودیع حداد، فایز (۱۹۵۹)، «مسئولیه الناقل فی النقل البری»، المحاماه، السنه الأربعون، العدد ۱، ص ۱۷۷-۱۵۹.
۳۷. هاشمی، سید احمدعلی (۱۳۸۹)، دامنۀ مسئولیت مدنی (با مطالعه تطبیقی در فقه اسلامی و حقوق فرانسه)، چ ۱، تهران: دانشگاه امام صادق (ع).
۳۸. هاشمی‌زاده، علیرضا (۱۳۷۸)، «مبنای مسئولیت متصدی حمل دریایی کالا؛ مقررات لاهه، هامبورگ و حقوق اسلامی»، فصلنامه پژوهشی دانشگاه امام صادق (ع)، ش ۹، ص ۱۸۰-۱۶۱.
۳۹. یزدانیان، علیرضا (۱۳۹۰)، «مبانی مسؤولیت مدنی متصدی در قراردادهای حمل و نقل کالا در حقوق ایران و فرانسه»، مجله حقوقی دادگستری، سال ۵۷، ش ۷۳، ص ۳۵-۹.

۴۰. یزدانیان، علیرضا (۱۳۹۱)، «مطالعه تطبیقی طرح قاعده مسئولیت مدنی ناشی از عمل غیر در حقوق ایران و فرانسه»، فصلنامه حقوق، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دوره ۴۲، ش ۴، ص ۲۶۸-۲۴۹.

ب) خارجی

41. Berlingieri, Francesco (2009), «A comparative analysis of the Hague-Visby rules, the Hamburg rules and the Rotterdam rules», General Assembly of the AMD, Marrakesh, November, p.1-65.
42. Bon-Garcin, Isabelle (2006), «The 50th Anniversary of the CMR Convention – Future and Perspectives of International Road Transport», Conclusions of the Symposium held at Deauville (France) – 18-19 May, p.698-714. Available at: www.unidroit.org/english/publications/.../2006-3-conclusions-e.pdf
43. Carbonnier, Jean (1972), Droit civil, Les obligations, 7^e éd., Presses Universitaires de France.
44. Clarke, Malcolm A. (2014), International Carriage of Goods by Road: CMR, 6th ed., CRC Press.
45. Carr, Indira & Stone, Peter (2010), International trade law, 4th ed., London, Routledge-Cavendish.
46. Colin, A., Capitant, H. & Julliot De la Morandière, L. (1966), Précis de Droit civil, Vol. 2, 4^e éd., Paris, Dalloz.
47. Cornu, Gérard (1992), vocabulaire juridique, 3^e éd., Presses Universitaires de France.
48. Court Case, Court Audiencia Provincial de Barcelona (Sección 15^a), Spain, 14/03/2012. Available at: http://www.idit.asso.fr/_private/moteur_cmr/jurisprudence/fiche.php?num=2 (last visited: 2015/10/27)
49. Damar, Duygu (2011), Wilful Misconduct in International Transport Law, Vol. 22 of Hamburg Studies on Maritime Affairs, Springer Science & Business Media.
50. De Fos, Guillemette (2006), «Transporteurs, transporteurs successifs, transporteurs sous-traitants au sens de la CMR», Communication écrite préparée pour les Actes du Symposium sur «Les 50 ans de la Convention CMR – Avenir et perspectives du transport international par route», tenu à Deauville (France), les 18-19 mai, p.648-651. Available at: 109.168.120.21/siti/Unidroit/index/pdf/XI-3-0648
51. Ellis Wild, Susan (2006), Webster's New World Law Dictionary, Webster's New World.
52. Garner, Bryan A. (2009), Black's Law Dictionary, 9th ed., West.
53. Giliker, Paula (2010), Vicarious Liability in Tort: A Comparative Perspective (Cambridge Studies in International and Comparative Law (N° 69)), Cambridge University Press.
54. Gautier, Gilles (2010), «Aperçu de la responsabilité contractuelle du fait d'autrui

- dans les litiges maritimes». Gazette de la Chambre, Lettre d'information de la Chambre arbitrale maritime de Paris, N°21, hiver.
55. Le grand Robert & Collins (2008), 3^e éd., Harper Collins Publishers and Dictionnaires Le Robert.
56. Lowe, David (2005), Intermodal freight transport, 1^e ed., Elsevier Butterworth-Heinemann.
57. Loewe, Roland (1976), «Commentary on the Convention 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
58. Marty, G. & Raynaud, P. (1988), Droit Civil, Les obligations, Vol.1, 2^e éd., Paris, Sirey.
59. Robert, Paul (2011), Le petit Robert, Paris, Le Robert.
60. Schelin, Johan (n.d), «CMR Liability in a Law & Economics Perspective», Available at: www.juridicum.su.se/transport/Forskning/artiklar/Scandinavian.pdf
61. Terré, François, Simler, Philippe, & Lequette, Yves (1996), Droit civil, Les obligations, 6^e éd., Dalloz.
62. Ulfbeck, Vibe (2004), «The Carrier's Liability for Third Parties for Theft and Robbery under the Danish Carriage of Goods by Road Act», Maritime and Transport Law, Stockholm, Jure, p.219-227.
63. Van Dam, Cees (2013), European Tort Law, 2nd ed., OUP Oxford.