



## Responsibilities of the Air Freight Broker in Iranian Law and International Conventions

Esmaeil Sharifi Felavarjani<sup>1</sup>, Reza Nasiri Larimi<sup>2\*</sup>, Ali Babaeimehr<sup>3</sup>

1. Ph.D. Student of Private Law, Faculty of Humanities, Sari Branch, Islamic Azad University, Sari, Iran.

2. Assistant Professor, Department of Law, Faculty of Humanities, Sari Branch, Islamic Azad University, Sari, Iran.

3. Assistant Professor, Department of Law, Faculty of Law and Political Sciences, Babol Branch, Islamic Azad University, Babol, Iran.

### ARTICLE INFORMATION

**Article Type:** Original Research

**Pages:** 549-564

**Article history:**

**Received:** 22 Sep 2023

**Edition:** 12 Des 2023

**Accepted:** 17 Feb 2024

**Published online:** 23 Aug 2024

### Keywords:

shipping agent, lawyer, security deposit, bill of lading.

### Corresponding Author:

Reza Nasiri Larimi

### Address:

Iran, Sari, Islamic Azad University,  
Sari Branch, Faculty of Humanities,  
Department of Law.

### Orchid Code:

[0000-0002-3618-0934](https://orcid.org/0000-0002-3618-0934)

### Tel:

09113562605

### Email:

[Reza\\_nasiri\\_larimi@yahoo.com](mailto:Reza_nasiri_larimi@yahoo.com)

### ABSTRACT

**Background and Aims:** The responsibility of the air freight broker is one of the important issues that needs to be discussed and investigated due to the high volume of air cargo transportation. The purpose of this article is to examine the basis and limits of the responsibility of the air freight broker according to the various provisions of the civil law and trade law and international conventions.

**Materials and Methods:** This article is descriptive and analytical. Materials and data are also qualitative and data collection was used in collecting materials and data.

**Ethical Considerations:** In this article, the originality of the texts, honesty and trustworthiness are respected.

**Findings:** In Iran's commercial law, due to the fact that at the time of its approval, there was no shipping agent in today's sense, there are no specific provisions for shipping agents. However, in the last few decades in the field of transportation industry, air transport operators have been divided into two categories, carriers and forwarders, whose Persian equivalent is transport broker.

**Conclusion:** On the other hand, air freight brokers or forwarders design how to carry goods by air on behalf of the owner of the goods, and without being the owner of the means of air transportation, they issue a transport contract and bill of lading with the owner and shipper of the goods, and then deliver the goods. He directs the air transportation program to the carrier of the aircraft owner, and after the goods arrive at the destination, after receiving the goods from the airline company of the aircraft owner, he clears the goods and delivers them to the recipient.

### Cite this article as:

Sharifi Felavarjani E, Nasiri Larimi R, Babaeimehr A. Responsibilities of the Air Freight Broker in Iranian Law and International Conventions. Responsibilities of the Air Freight Broker in Iranian Law and International Conventions. Economic Jurisprudence Studies. 2024.



### مسئولیت کارگزار حمل هوایی کالا در حقوق ایران و کنوانسیون‌های بین‌المللی

اسماعیل شریفی فلاورجانی<sup>۱</sup>، رضا نصیری لاریمی<sup>۲\*</sup>، علی بابایی مهر<sup>۳</sup>

۱. دانشجوی دکتری حقوق خصوصی، دانشکده علوم انسانی، واحد ساری، دانشگاه آزاد اسلامی، ساری، ایران.

۲. استادیار گروه حقوق، دانشکده علوم انسانی، واحد ساری، دانشگاه آزاد اسلامی، ساری، ایران.

۳. استادیار گروه حقوق، دانشکده حقوق و علوم سیاسی، واحد بابل، دانشگاه آزاد اسلامی، بابل، ایران.

#### چکیده

**زمینه و هدف:** مسئولیت کارگزار حمل هوایی کالا از موضوعات مهمی است که با توجه به حجم بالای حمل و نقل بار از مسیرهای هوایی نیازمند بحث و بررسی است. هدف مقاله حاضر این است که با توجه به مقررات مختلف قانون مدنی و قانون تجارت و کنوانسیون‌های بین‌المللی، مبنا و حدود مسئولیت کارگزار حمل هوایی کالا را مورد بررسی قرار دهد.

**مواد و روش‌ها:** مقاله حاضر توصیفی-تحلیلی است. مواد و داده‌ها نیز کیفی است و از فیش‌برداری در گردآوری مطالب و داده‌ها استفاده شده است.

**ملاحظات اخلاقی:** در این مقاله، اصالت متون، صداقت و امانت‌داری رعایت شده است.

**یافته‌ها:** در قانون تجارت ایران، به دلیل آنکه در زمان تصویب آن، کارگزار حمل به معنای امروزی وجود نداشته، مقررات اختصاصی در قبال کارگزار حمل وجود ندارد. در چند دهه اخیر در حوزه صنعت حمل و نقل، متصدیان حمل هوایی به دو دسته کرایه‌ها و فرورادرها که معادل فارسی آن کارگزار حمل می‌باشد تقسیم گردیده‌اند. کرایه‌های هوایی شرکت‌ها و مؤسسات حمل هوایی هستند که صاحب وسیله حمل هوایی بوده و مستقلاً برنامه حمل صادر نموده و طرف قرارداد کارگزار حمل قرار می‌گیرند.

**نتیجه:** در مقابل کارگزاران حمل هوایی یا فرورادرها چگونگی عملیات حمل هوایی کالا را از طرف مالک کالا طراحی نموده و بدون آنکه خود مالک وسیله حمل هوایی باشند با مالک و ارسال‌کننده کالا، قرارداد حمل تنظیم و برنامه صادر می‌کنند و سپس با تحویل کالا به متصدی حمل مالک هواپیما، برنامه حمل هوایی را هدایت نموده و پس از رسیدن کالا به مقصد، با تحویل گرفتن کالا از شرکت هواپیمایی مالک هواپیما، کالا را ترخیص و به گیرنده تحویل می‌دهد.

#### اطلاعات مقاله

نوع مقاله: پژوهشی

صفحات: ۵۶۴-۵۴۹

سابقه مقاله:

تاریخ دریافت: ۱۴۰۲/۰۶/۳۱

تاریخ اصلاح: ۱۴۰۲/۰۹/۲۱

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۲/۱۱/۲۸

تاریخ انتشار: ۱۴۰۳/۰۶/۰۲

#### واژگان کلیدی:

کارگزار حمل، وکیل، ید امانی، بارنامه.

#### نویسنده مسئول:

رضا نصیری لاریمی

آدرس پستی:

ایران، ساری، دانشگاه آزاد اسلامی، واحد ساری، دانشکده علوم انسانی، گروه حقوق.

کد ارکید:

0000-0002-3618-0934

تلفن:

۰۹۱۱۳۵۶۲۶۰۵

پست الکترونیک:

[Reza\\_nasiri\\_larimi@yahoo.com](mailto:Reza_nasiri_larimi@yahoo.com)

## ۱. مقدمه

کارگزاران حمل هوایی کالا، به بررسی ابعاد مسئولیت این کارگزاران حمل خواهیم پرداخت.

## ۲. مواد و روش‌ها

مقاله حاضر توصیفی-تحلیلی است. مواد و داده‌ها نیز کیفی است و از فیش‌برداری در گردآوری مطالب و داده‌ها استفاده شده است.

## ۳. ملاحظات اخلاقی

در این مقاله، اصالت متون، صداقت و امانت‌داری رعایت شده است.

## ۴. یافته‌ها

در قانون تجارت ایران، بدلیل آنکه در زمان تصویب آن، کارگزار حمل به معنای امروزی وجود نداشته، مقررات اختصاصی نسبت به کارگزار حمل وجود ندارد و صرفاً به بیان احکام کلی ناظر بر متصدیان حمل اکتفا گردیده است. در چند دهه اخیر در حوزه صنعت حمل‌ونقل، متصدیان حمل هوایی به دو دسته کریرها و فورواردرها که معادل فارسی آن کارگزار حمل می‌باشد تقسیم گردیده اند. کریرهای هوایی شرکت‌ها و مؤسسات حمل هوایی هستند که صاحب وسیله حمل هوایی بوده و مستقلاً بارنامه حمل صادر نموده و طرف قرارداد کارگزار حمل قرار می‌گیرند.

## ۵. بحث

### ۵-۱. مقررات داخلی ناظر بر کارگزار حمل هوایی کالا

قانون‌گذار مدنی در ماده ۵۱۳ اجاره اشخاص را به دو قسم نموده و طبق مواد ۵۱۶، ۵۱۷ و ۵۱۹ احکام

از زمان آغاز حمل هوایی کالا قواعد و مقررات داخلی و بین‌المللی، ناظر بر متصدیان حملی بود که خودشان مالک وسیله حمل بودند. کنوانسیون ورشو ۱۹۲۹ و پروتکل لاهه ۱۹۵۵ که میزان مسئولیت متصدیان حمل هوایی مندرج در کنوانسیون ورشو را اصلاح نمود نیز با همین رویکرد تدوین گردید (صفوی، ۱۳۷۲، ۱۴). متعاقباً در سال ۱۹۶۱ کنوانسیون گوادالاخارا برای توسعه و تکمیل کنوانسیون ورشو به تصویب رسید و متصدیان حمل واقعی را از متصدیان حمل قراردادی که فاقد وسیله حمل هوایی بودند تفکیک نمود. دلیل آن نیز رشد روز افزون متصدیان حملی بود که خودشان فاقد وسیله حمل و هواپیما بودند؛ اما با تحویل گرفتن کالا از فرستنده، و برنامه‌ریزی زنجیره حمل از مبدأ تا مقصد، به نمایندگی از فرستنده با شرکت هواپیمایی مالک هواپیما قرارداد حمل منعقد نموده و پس از رسیدن کالا به مقصد، محموله را به گیرنده تحویل می‌دادند؛ درحالی‌که متصدیان حمل هوایی سنتی کالا، اغلب، خودشان مالک هواپیما بودند و در فرودگاه مبدأ کالا را تحویل گرفته و در فرودگاه مقصد تحویل می‌دادند. اهمیت مقاله حاضر از آن جهت می‌باشد که در زمان تدوین قانون تجارت، کارگزار حمل خصوصاً حمل هوایی به معنای امروزی آن وجود نداشت. لذا کارگزاران حمل هوایی کالا از آن جهت که قراردادهای حمل فرعی با سایر حمل-کنندگان هوایی کالا منعقد می‌کنند، این سؤال مطرح می‌گردد: نوع و میزان مسئولیت کارگزار حمل‌ونقل هوایی کالا در مقررات داخلی با کنوانسیون‌های بین‌المللی مطابقت دارد؟ در این مقاله با بررسی مقررات داخلی و بین‌المللی ناظر بر

که در مقام ترجمه، بهترین معادل فارسی آن را می‌توان کارگزار حمل نامید. بر اساس بند ۱۹ ماده ۲۰ آئین‌نامه تأسیس و فعالیت شرکت‌های حمل-ونقل بین‌المللی کالا، فورواردر در هر حالتی اعم از آنکه خودش وسیله حمل داشته باشد و یا با بهره‌گیری از کرایه‌ها اقدام به حمل نموده باشد مسئول خسارات وارده به صاحب کالا شناخته می‌شود.

## ۵-۲. مقررات بین‌المللی

در میان مقررات بین‌المللی، کنوانسیون ورشو، مهم-ترین قواعد حاکم بر حمل‌ونقل هوایی کالا را بیان نموده است. در سال ۱۳۵۴، کنوانسیون ورشو در مجلس شورای ملی به تصویب رسید و در پروازهای خارجی لازم‌الاجرا گردید. هم‌چنین در سال ۱۳۶۴ در مجلس شورای اسلامی، به‌موجب ماده واحده‌ای کنوانسیون ورشو در پروازهای داخلی لازم‌الاجرا گردید. با توجه به آنکه در کنوانسیون ورشو از پروازهای چارتر و پروازهایی که توسط متصدیان که طرف قرارداد حمل نیستند صحبتی نشده بود این یکی از نقایص کنوانسیون ورشو تلقی می‌گردید که در نهایت با تصویب کنوانسیون گوادالاخارا برخی از این موارد رفع گردید (جباری، ۱۳۹۰، ۴۷). در کنوانسیون گوادالاخارا، کارگزار حمل هوایی طرف قرارداد با ارسال‌کننده و عامل حمل‌ونقل هوایی تعریف شده است. مراد از متصدی حمل طرف قرارداد، مطابق کنوانسیون گوادالاخارا، کسی است که طبق مفاد کنوانسیون ورشو، قرارداد حمل بین او و فرستنده کالا منعقد گردیده است. ولی مراد از عامل حمل هوایی، کسی غیر از متصدی حمل طرف

متصدیان حمل‌ونقل را در ذیل عنوان عقد اجاره قرار داده و احکام اجاره را بر آن بار نموده است.

در مقابل، قانون تجارت ایران که از ماده ۳۷۷ تا ۳۹۴، از قرارداد حمل یا همان کارگزار حمل هوایی کالا بحث می‌کند، اشاره‌ای به کارگزار حمل و فورواردر ندارد. زیرا در زمان تصویب قانون تجارت، فورواردر به معنا و مفهوم امروزی وجود نداشته است؛ ولی با توجه به ماده ۳۸۸ قانون مذکور که متصدی حمل‌ونقل را مسئول خسارات وارده در طول حمل دانسته اعم از آن که مباشرتاً اقدام به حمل هوایی کرده باشد یا حمل‌کننده دیگری را مأمور نموده باشد. هرچند در این ماده صراحتاً به تعریف کارگزار حمل اشاره‌ای به عمل نیامده است، از این ماده چنین استنباط می‌شود که متصدی حمل‌ونقل خود می‌تواند به حمل‌ونقل کالا مبادرت نماید و یا اینکه حمل کالا را به وسیله اشخاص دیگر انجام بدهد و متصدی حمل‌ونقل در این قانون می‌تواند اعم از کارگزار حمل و یا حمل-کننده مالک وسیله حمل باشد. در نتیجه می‌توان گفت که قانون تجارت فرقی بین وظایف حمل‌کننده و کارگزار حمل نمی‌گذارد و تکلیف کارگزار حمل، همان تکلیف متصدی حمل‌ونقل مالک هواپیما می‌باشد (غفوری، ۱۳۹۸، ۱۲).

در فصل نخست، آئین‌نامه تأسیس و فعالیت شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی کالا مصوب ۱۳۷۷/۰۸/۱۷ کارگزار حمل و کرایه‌های بین‌المللی تعریف گردیده و در ادامه آن وظایف و مسئولیت‌های فورواردرها و کرایه‌ها تعریف گردیده است. در بند ۱ ماده ۱ آئین‌نامه مذکور، کارگزار حمل، شخص حقوقی تعریف گردیده که با ارسال‌کننده کالا قرارداد تنظیم نموده و مسئول تحویل کالا به مقصد است. فورواردر

تقسیم نموده است و در هر ماده به بیان میزان مسئولیت هر کدام پرداخته است (خوئینی و همکاران، ۱۳۹۵، ۷۱)

### ۵-۳. اقسام تصدی به حمل و نقل هوایی

بند ۲ از ماده ۲ قانون تجارت ایران هر نوع تصدی به حمل را عمل تجاری تلقی نموده است. در بند ۱ ماده یک قانون موافقتنامه بین‌المللی جاده‌ای بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت ایتالیا مصوب ۷۱/۶/۱۵ تصدی حمل را شخص حقیقی یا حقوقی و یا شرکت مقیم ایران یا ایتالیا دانسته که می‌تواند مبادرت به حمل مسافر و کالا نماید. در آئین‌نامه تأسیس و فعالیت شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی کالا که در اجرای بند ۱۳ ماده ۷ قانون تغییر نام وزارت راه به وزارت راه و ترابری و بند ۲ ماده ۲ آئین‌نامه ترکیب شورای عالی هماهنگی ترابری کشور به تصویب رسیده است، متصدیان حمل و نقل کالا را شخص حقوقی دانسته که اقدام به فعالیت کریری و یا فوروردی و یا هر دو می‌نماید. در نتیجه طبق این آئین‌نامه، تصدی حمل بین‌المللی کالا، الزاماً می‌بایست شخص حقوقی باشد.

### ۵-۳-۱. تصدی مستقیم

به موجب بند م ماده ۱ آئین‌نامه تأسیس و فعالیت شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی کالا متصدی مستقیم یا کریر، شخص حقوقی است که با تنظیم قرارداد حمل با ارسال‌کننده یا فورواردر با بهره‌گیری از وسیله حمل در اختیار خود (اعم از ملکی یا استیجاری) متعهد به حمل کالا می‌باشد. در این نوع از تصدی، متصدی حمل مستقیماً عملیات اجرایی حمل کالا را بر عهده داشته و در ماده ۳۷۷ قانون

قرارداد است که مطابق با اختیارات حاصله از متصدی حمل طرف قرارداد، مبادرت به حمل هوایی می‌نماید.

مطابق این کنوانسیون، کارگزار حمل و نقل و عامل حمل و نقل ممکن است برای خسارات وارده به کالای وی مسؤول شناخته شوند. طبق این کنوانسیون متصدی حمل واقعی که مالک هواپیما می‌باشد به اندازه متصدی حمل طرف قرارداد حمل هوایی که کارگزار حمل نامیده می‌شود مسئولیت ندارد مسئولیت او محدود به حدودی است که در ماده ۲۲ کنوانسیون ورشو مقرر شده است. بر اساس این کنوانسیون، اقامه دعوی مطالبه خسارت می‌تواند علیه هر دو طرح گردد و اگر یکی از متصدیان حمل واقعی یا قراردادی، طرف دعوا قرار گیرند این حق را دارد که طرف دیگر را به دعوا وارد کند. ایران نیز در سال ۱۳۵۴ این کنوانسیون را تصویب نموده است. متعاقباً به منظور رفع ایرادات کنوانسیون ورشو و پروتکل لاهه، کنوانسیون مونترال ۱۹۹۹ مربوط به یکپارچه کردن برخی مقررات حمل و نقل بین‌المللی هوایی به تصویب رسید (جباری، ۱۳۹۰، ۵۴). آنچه از نوآوری‌های کنوانسیون مونترال شناخته می‌شود، حمل و نقل مرکب است که یک فصل از کنوانسیون به صورت کامل به آن پرداخته و در ادامه، در فصل ۵ کنوانسیون به مسئولیت کارگزار حمل هوایی کالا تحت عنوان «حمل و نقل هوایی که توسط شخصی غیر از متصدی حمل طرف قرارداد انجام می‌گیرد» پرداخته شده است (هارولد کاپلان، ۲۰۱۹، ۷۰). در ادامه فصل ۵ و در ماده ۳۹ کنوانسیون، حمل‌کننده کالای هوایی را به دو دسته حمل‌کننده قراردادی که همان کارگزار حمل هوایی کالا می‌باشد و حمل‌کننده واقعی که کریر هوایی و مالک هواپیما می‌باشد،

بین‌المللی، برخی فورواردر را شخصی می‌دانند که برنامه‌ریزی حمل را بر عهده داشته بدون آنکه خودش حمل‌کننده کالا باشد (آذرنوش، ۱۳۷۷، ۱۰). قانون دریائی ایران مصوب ۱۳۴۳ نیز دو اصطلاح متصدی باربری و متصدی حمل را تعریف کرده است. به موجب بند ۱ ماده ۵۲ قانون دریایی: متصدی باربری، مالک یا اجاره‌کننده کشتی است که دارای قرارداد حمل با ارسال‌کننده کالا می‌باشد. بند ۱ ماده یک آئین‌نامه تأسیس و فعالیت شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی کالا فورواردر را شخص حقوقی می‌داند که دارای قرارداد حمل سراسری با مالک کالا می‌باشد و در این تعریف نیز، به اولین وظیفه کارگزار حمل که همان، طراحی زنجیره حمل کالا می‌باشد اشاره گردیده است.

#### ۴-۵. مبنای مسئولیت کارگزار حمل هوایی کالا

##### ۱-۴-۵. مقررات داخلی

در ماده ۵۱۶ قانون مدنی با اقتباس از ماده ۱۷۸۲ قانون مدنی فرانسه، مسئولیت کارگزار حمل تابع احکام عقد وکالت می‌باشد؛ اما مبنای مسئولیت را تئوری تقصیر بیان داشته است. در ماده ۳۸۶ قانون تجارت از این مبنا عدول شده است. همچنین قانون مسئولیت مدنی با اقتباس از ماده ۴۱ قانون تعهدات سوئیس نیز بر این مبنا قرار گرفته است.

در ماده ۳۸۶ قانون تجارت، تئوری فرض تقصیر پذیرفته شده است. بدین معنا که به صرف ورود خسارت، فاعل زیان، ملزم به جبران خسارت است (شهیدی، ۱۴۰۲، ۷۰).

همچنین مطابق با آنچه در مواد ۲۲۷ و ۲۲۹ قانون مدنی مقرر نموده، همین که متعهد به تعهدش عمل

تجارت نیز متصدی حمل‌ونقل کسی است که با دریافت اجرت، حمل‌ونقل کالا را بر عهده می‌گیرد و در مقابل متعهد است مال‌التجاره را به مرسل‌الیه تحویل دهد (عرفانی، ۱۳۸۹، ۷۰).

##### ۲-۳-۵. تصدی غیرمستقیم

##### ۱-۲-۳-۵. نمایندگی

در حمل‌ونقل بین‌المللی، خصوصاً صادرات کالا، نمایندگان حمل وظیفه تهیه اسناد حمل، انجام تشریفات گمرکی، بسته‌بندی و ترخیص کالا را بر عهده دارند. قانون مدنی ایران، قرارداد حمل کالا را عقد اجاره و نوعی از عقود لازم دانسته؛ لیکن قانون تجارت، آن را عقد وکالت و از اقسام عقود جایز بیان نموده است. از همین رو است که در ماده ۳۸۲ قانون تجارت، این حق به ارسال‌کننده کالا داده شده که تا وقتی کالا نزد متصدی حمل باقی است، با پرداخت هزینه‌ها و خسارات، کالا را مسترد کند (احمدی سجادی، ۱۳۷۷، ۷۴).

##### ۲-۲-۳-۵. کارگزار حمل

مطابق آنچه که در فرهنگ حقوقی آکسفورد آمده، فورواردر دارای معانی مختلف می‌باشد ولی در زبان فارسی در فرهنگ علوم اقتصادی، فورواردر را شخص حقیقی یا مؤسسه انتفاعی دانسته که اقدام به جمع‌آوری کالا و ارسال آن به مقصد می‌کند.

برخی از استادان، اصطلاح کارگزار حمل را به جای فورواردر استفاده نموده برخی نیز از کلمه «فرابر» استفاده نموده‌اند لیکن این اصطلاح چندان مقبول مردم و متخصصین واقع نگردیده است (آذرنوش، ۱۳۷۷، ۹). مطابق با عرف تجاری بازرگانی

#### ۵-۴-۲. کنوانسیون گوادالاخارا ۱۹۶۱

با عنایت به آنکه کارگزار حمل هوایی کالا از یک سو با مالک کالا قرارداد حمل منعقد می‌کند و از سوی دیگر با تنظیم قرارداد حمل، کالا را تحویل عامل حمل و نقل هوایی می‌دهد، برای یافتن مبنای مسئولیت کارگزار حمل هوایی کالا باید به کنوانسیون گوادالاخارا ۱۹۶۱ رجوع نمود. مطابق ماده ۲ کنوانسیون گوادالاخارا کارگزار حمل هوایی طرف قرارداد حمل و عامل حمل هوایی هر دو تابع کنوانسیون ورشو بوده به گونه‌ای که کارگزار محل طرف قرارداد با مالک کالا، مسئول تمام خسارات وارده به کالا از مبدأ تا مقصد و عامل حمل هوایی، صرفاً نسبت به قسمتی که عملیات حمل را بر عهده داشته، مسئول جبران خسارت می‌باشد.

لذا بر اساس ماده ۲ کنوانسیون گوادالاخارا، مسئولیت کارگزار حمل هوایی کالا، تابع مقررات مندرج در کنوانسیون ورشو می‌باشد. کنوانسیون ورشو ۱۹۲۹ و اصلاحات آن در سال ۱۳۵۴ به تصویب مجلس شورای ملی وقت رسیده و مطابق بند ۱ ماده ۱۸ آن، کارگزار و متصدی حمل، مسئول کلیه خسارات وارده به وسایل شخصی مسافر و کالاها بوده به شرطی که خسارت وارده، در حین حمل هوایی صورت پذیرفته باشد.

لذا با عنایت به مطالب پیش گفته، مبنای مسئولیت در کنوانسیون ورشو، فرض تقصیر می‌باشد و در تأیید این نظر می‌توان به بند ۱ ماده ۲۰ کنوانسیون ورشو نیز استناد نمود.

نماید، مرتکب تقصیر شده و متعهد می‌بایست برای براءت ذمه خود، وجود علت خارجی یا قوه قاهره را اثبات نماید. صرف نظر از مقررات قانون مدنی و قانون تجارت، با عنایت به الحاق ایران به کنوانسیون ورشو در سال ۱۳۵۴ شمسی و اجرای مقررات کنوانسیون مذکور در پروازهای داخلی و خارجی، عملاً مفاد این کنوانسیون در مسئولیت کارگزار حمل هوایی کالا مؤثر است. بر اساس ماده ۲۰ کنوانسیون ورشو به نظر می‌رسد در کنوانسیون ورشو، سیستم مبتنی بر فرض تقصیر پذیرفته شده است.

مع الوصف، کارگزار حمل هوایی در موارد ذیل مسئولیت مطلق و نامحدود دارد، در فرض عمد کارگزار حمل (ماده ۳۳ کنوانسیون) یا در صورت فقدان بلیط (ماده ۲۴ کنوانسیون) و یا در صورت فقدان رسید کالا و لوازم شخصی یا عدم کامل بودن مندرجات (ماده ۳۵ کنوانسیون) و در صورت عدم صدور بارنامه هوایی یا عدم رعایت مندرجات ماده (ماده ۳۶ کنوانسیون) با این اوصاف، با ملاحظه کنوانسیون ورشو واضح می‌گردد که مسئولیت مبتنی بر فرض تقصیر است.

بند ۱۸ ماده ۲۰ آئین‌نامه تأسیس و فعالیت شرکتهای حمل و نقل بین‌المللی کالا مصوب ۱۳۷۷/۸/۱۷ با عنوان وظایف و مسئولیت‌های فرورادر، مبنای مسئولیت را به کنوانسیون‌های حاکم بر حمل هوایی کالا ارجاع داده است، منتها با ملاحظه مواد ۲۰ کنوانسیون ورشو و ماده ۱۴ پروتکل لاهه که ایران نیز به این دو کنوانسیون ملحق گردیده، باید پذیرفت که مبنای مسئولیت در کنوانسیون‌های مورد اشاره و آئین‌نامه مذکور برای کارگزاران حمل، فرض تقصیر می‌باشد.

## ۵-۴-۳. کنوانسیون مونترال ۱۹۹۹

در کنوانسیون مونترال ۱۹۹۹ نویسندگان این کنوانسیون در ماده ۳۹، متصدی حمل هوایی کالا را به دو دسته تقسیم نموده‌اند. بر این اساس حمل-کننده کالا، به حمل‌کننده قراردادی و حمل‌کننده واقعی تقسیم می‌گردد. در ماده ۳۹ کنوانسیون مذکور چنین آمده است: «مقررات این بخش زمانی اعمال می‌شود که فردی (از این پس حمل‌کننده قراردادی) به‌عنوان اصیل با مسافر یا فرستنده کالا یا شخصی که به نیابت از مسافر یا فرستنده کالا عمل می‌نماید، قرارداد حملی در چارچوب این کنوانسیون، منعقد نماید و شخصی دیگر (از این پس حمل‌کننده واقعی) به‌موجب اختیاری که از جانب حمل‌کننده قراردادی دارد، تمام یا بخشی از حمل و نقل را به انجام رساند» و در ادامه در ماده ۴۰ کنوانسیون مذکور مقرر گردیده: «حمل‌کننده قراردادی برای کل حمل-ونقل مورد نظر در قرارداد و حمل‌کننده واقعی صرفاً برای حمل و نقلی که انجام داده، مسئول می‌باشد». در نتیجه کارگزار حمل، مسئول جبران خسارات وارده به کالا حتی نسبت به خسارات وارده از سوی حمل-کننده واقعی کالا می‌باشد (ولف مولر، ۲۰۰۰، ۲۱۸). و در بند ۱ ماده ۱۸ کنوانسیون مونترال صرف ورود خسارت به کالا در طی حمل و نقل هوایی را موجب مسئولیت برای کارگزار حمل می‌داند.

لذا به وضوح می‌توان دریافت که در کنوانسیون مونترال ۱۹۹۹، نویسندگان آن، با پذیرش مبنای فرض تقصیر، صرف ورود خسارت به بار را تنها به این شرط که در طی حمل و نقل هوایی صورت گرفته باشد، موجب مسئولیت می‌دانند.

در پرونده‌ای نیز که شرکت حمل و نقل کالای Ceva علیه شرکت هواپیمایی چین در سال ۲۰۱۹ در دادگاه شهر رتردام هلند مطرح نمود، دادگاه هلندی با استناد به بند ۱ ماده ۱۸ کنوانسیون مونترال، مسئولیت شرکت هواپیمایی چین را از زمان تحویل گرفتن کالا حتی قبل از پرواز، تعیین و مورد حکم قرار داد و در ادامه کنوانسیون، به وضوح می‌توان مبنای «فرض تقصیر» را در ماده ۲۰ ملاحظه نمود (لارسن، ۲۰۰۲، ۲۱۸).

## ۵-۵. تکالیف کارگزار حمل هوایی کالا در حقوق داخلی

بر اساس آنچه در بند ۱ از ماده ۲۰ آئین‌نامه تأسیس و فعالیت شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی کالا پیش‌بینی گردیده نخستین تأمین کارگزار حمل هوایی، دریافت اسناد مربوط به کالا به قصد صدور بارنامه و سایر اسناد حمل و متعاقباً انعقاد قرارداد حمل می‌باشد. در واقع کارگزار حمل، موظف است برای کلیه مراحل حمل کالا از مبدأ تا مقصد، مبادرت به صدور یک بارنامه حمل سراسری نماید. علاوه بر این در بند ۴ از ماده ۲۰ آئین‌نامه مذکور، تحویل کالا به گمرک مقصد و امضای صورت‌جلسات کسر تخلیه و یا آسیب دیدگی و فقدان کالا نیز بر عهده کارگزار حمل هوایی کالا می‌باشد. در حقیقت، دومین وظیفه کارگزار حمل هوایی کالا، تحویل کالا به گمرک مقصد است. همچنین با عنایت به آن که اساساً فلسفه پیدایش کارگزاران حمل هوایی کالا، انجام خدمات باربری هوایی از صفر تا صد، از مبدأ تا مقصد و از تحویل کالا از فرستنده تا تحویل کالا به گیرنده می‌باشد. در بند ۱۷ ماده ۲۰ آئین‌نامه مذکور انعقاد قرارداد حمل توسط فرواردر با مالک کالا، بیمه،

فورس ماژور یا قوه قاهره در معنای عام، ناظر بر حادثه‌ای اجتناب ناپذیر و غیرقابل پیش‌بینی است (صفایی، ۱۳۶۴، ۱۱۲). و در قسمت انتهایی ماده ۲۰ کنوانسیون ورشو، یکی از مواردی که به موجب آن، کارگزار حمل هوایی کالا می‌تواند با اثبات آن خود را از مسئولیت در مقابل صاحب کالا معاف سازد، هنگامی است که اثبات نماید اتخاذ کلیه تدابیر لازم برای خود و عاملین وی امکان‌پذیر نبوده است.

### ۵-۶-۳. تقصیر صاحب کالا

بر اساس کنوانسیون ورشو و مونترال، اگر کارگزار حمل هوایی کالا اثبات کند که بی‌مبالاتی از طرف مدعی صورت گرفته و منجر به تلف، خسارت یا تأخیر شده باشد، کارگزار حمل به صورت کلی یا جزئی از مسئولیت معاف خواهد شد. ماده ۲۱ کنوانسیون ورشو نیز صراحتاً خسارت ناشی از خطای شخصی زیان دیده را قابل انتساب به کارگزار حمل نمی‌داند (هارولد کاپلان، ۲۰۱۹، ۷۴).

### ۵-۶-۴. عیب مخفی کالا

با بررسی مفاد کنوانسیون ورشو، به وضوح می‌توان دریافت که عیب مخفی کالا از اسباب معافیت کارگزار حمل هوایی بیان نشده است. لیکن بند ۲ ماده ۱۷ کنوانسیون مونترال، عیب مخفی کالا که ناشی از نقص ذاتی یا جنس کالا باشد را صرفاً در خصوص بار همراه چک شده، از اسباب معافیت کارگزار حمل هوایی کالا می‌داند.

حال، سئوالی که مطرح می‌شود آن است که منظور از عیب مخفی کالا چیست؟ در دعوی حقوقی شرکت هواپیمایی فرانسه (ایرفرانس) علیه آقای ساکس که منتهی به رأی دیوان عالی ایالات متحده به شماره

بسته‌بندی و انبارداری و انجام تشریفات گمرکی از وظایف کارگزار حمل هوایی کالا می‌باشد.

از همین رو در بند ۲۶ ماده ۲۰ آئین‌نامه مذکور مقرر گردیده حتی در صورتی که کریر و فورواردر دیگری مبادرت به صدور بارنامه نماید، ولی در حال، فورواردر طرف قرارداد حمل کالا، مسئول خسارات وارده خواهد بود. در نتیجه در هر حال از حیث مقررات داخلی، ولو آن که حمل‌کننده‌های واقعی هم مبادرت به صدور بارنامه نمایند؛ ولی آن کسی که طرف قرارداد حمل با ارسال‌کننده کالا بوده و از آن به‌عنوان کارگزار حمل هوایی کالا یاد می‌کنیم، در مقابل ارسال‌کننده مسئولیت دارد.

### ۵-۶-۵. موارد معافیت کارگزار حمل از مسئولیت

#### ۵-۶-۱. اتخاذ کلیه تدابیر لازم

بر اساس بند ۱ از ماده ۲۰ کنوانسیون ورشو، اثبات اتخاذ کلیه تدابیر لازم از سوی متصدی حمل و عاملین وی از اسباب معافیت کارگزار حمل است. خصوصاً آن که در بند ۱ ماده ۲۰ کنوانسیون مذکور به کلمه «عاملین» نیز اشاره گردیده است؛ ولی با ملاحظه متن کنوانسیون ورشو نمی‌توان به وضوح دریافت منظور از اتخاذ کلیه تدابیر ضروری و لازم چه تدابیری است؟ (حسن‌نژاد، ۱۳۹۲، ۱۴۴). با توجه به تفاسیر متفاوتی که در عمل و رویه قضایی کشورهای مختلف ایجاد شده بود، در نهایت، کنوانسیون مونترال بجای عبارت «کلیه تدابیر لازم» از عبارت «تمامی اقداماتی که برای پیش‌گیری از خسارت متعارف می‌باشد» را به کار برد.

#### ۵-۶-۲. فورس ماژور

و نگهداری موتور و بدنه هواپیما، چاک و تأمین ژنراتور برق زمینی و واحد تهویه هوا همگی از مصادیق هندلینگ می‌باشد (سازمان هواپیمایی کشوری، ۱۳۷۵، ۲۴۶). که در بند ۲ ماده ۲۰ کنوانسیون ورشو، کارگزار حمل هوایی کالا را از خساراتی که ناشی از حوادث ناشی از هندلینگ باشد، معاف دانسته است.

#### ۵-۶-۷. نقش بارنامه در مسئولیت کارگزار حمل هوایی کالا

مطابق ماده ۹ کنوانسیون ورشو، عدم صدور بارنامه باعث آن می‌شود که کارگزار حمل هوایی کالا نتواند به مقررات کنوانسیون ورشو در خصوص برائت خود از مسئولیت استناد نماید. با ملاحظه قانون تجارت ایران می‌توان دریافت که در قانون تجارت، از بارنامه تعریفی نشده لیکن در ماده ۵۲ قانون دریایی ایران، بارنامه را سندی دانسته که در آن مشخصات کالا قید گردیده و بر اساس آن، کالا در مقصد به دریافت‌کننده، تحویل می‌گردد (طارم‌سری، ۱۳۷۹، ۱۵۶). ماده ۱ آئین‌نامه تأسیس و فعالیت شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی کالا نیز بارنامه را سندی قابل انتقال دانسته که دلالت بر مالکیت کالا داشته و متصدی حمل، پس از دریافت کالا صادر می‌نماید. مطابق این تعریف، مالکیت کالای قید شده در بارنامه می‌تواند موضوع معاملات متعدد واقع گردد (طارم‌سری، ۱۳۷۹، ۱۵۷).

بارنامه خود، دلیل قرارداد است و به همین اساس دارنده بارنامه به استناد رابطه قراردادی که همان سند بارنامه است، کالا را در مقصد از کارگزار حمل مطالبه می‌نماید (عرفانی، ۱۳۸۹، ۱۱۴). مطابق ماده

۴۷۰ گردید نیز دیوان عالی ایالات متحده، عیب مخفی را عیبی دانست که عرفاً و به‌طور معمولی قابل کشف نباشد.

#### ۵-۶-۵. مرور زمان

در صورت ورود خسارت به کالا، مطابق بند ۲ از ماده ۲۲ کنوانسیون ورشو دریافت‌کننده کالا، حداکثر تا ۳ روز برای لوازم شخصی و ۷ روز برای کالا به متصدی و کارگزار حمل هوایی اعتراض نماید و در ادامه مطابق ماده ۲۹ کنوانسیون ورشو، باید حداکثر ظرف ۲ سال از زمان ورود به مقصد یا از زمانی که عملیات حمل متوقف گردیده اقامه دعوا نماید. در ماده ۳۱ کنوانسیون مونترال نیز مقرر داشته، دریافت بدون اعتراض کالا توسط گیرنده دلیل محمول بر صحت تحویل کالا به گیرنده با وضع ظاهری خوب و مطابق با سند حمل و مطابق با بارنامه است و طبق بند ۳ ماده ۳۱ کنوانسیون مونترال نیز، چنانچه هیچ اعتراضی ظرف ۱۴ روز به عمل نیامده باشد، هیچ‌گونه دعوایی علیه کارگزار حمل قابل اقامه نخواهد بود (پابلو مندس، ۲۰۰۱، ۱۱۵).

#### ۵-۶-۶. هندلینگ و ناوبری

اقدامات مربوط به خدمات مربوط به هواپیما در روی زمین را هندلینگ می‌نامند. یکی دیگر از موارد معافیت کارگزار حمل از مسئولیت که در کنوانسیون ورشو پیش‌بینی شده، خسارت ناشی از خطا در امر هندلینگ می‌باشد. خدمات پشتیبانی زمینی فرودگاهی از هواپیماها، قبل از پرواز و یا در فاصله هر پرواز و پس از بر زمین نشستن هواپیما را هندلینگ می‌گویند. فعالیت‌های هندلینگ، مشتمل بر بارگیری و تخلیه بار در فرودگاه، سوخت‌گیری هواپیما، بررسی

### ۵-۷-۲. خواننده دعوی مطالبه خسارت

کنوانسیون ورشو و پروتکل لاهه، مقرر صریحی در این مورد ندارند. برخی از حقوقدانان به استناد بند ۳ ماده ۱ و بند ۱ ماده ۳۰ کنوانسیون ورشو، معتقدند فقط عامل حمل هوایی که عهده‌دار انجام امر حمل هوایی بوده مسئولیت دارد.

در نهایت، در کنوانسیون گوادالاخارا به تمامی اختلافات بین حقوق دانان، پایان داده شده است. و طبق مفاد این کنوانسیون، هم کارگزار حمل و هم عامل واقعی حمل و نقل هوایی مسئول جبران خسارات وارده هستند. کارگزار حمل طرف قرارداد، نسبت به تمام حمل و نقلی که در قرارداد آمده و عامل واقعی نسبت به آن قسمتی که عملیات حمل را انجام داده است و خواهان دعوا می‌تواند علیه هر یک یا هر دو آن‌ها مطالبه خسارت نماید (نجفی توانا، ۱۳۸۰، ۳۸).

در حمل و نقل هوایی که از یک وسیله نقلیه برای حمل کالا از مبدأ تا مقصد استفاده می‌شود، از اصطلاح حمل و نقل سراسری یا متوالی استفاده می‌شود. طبق بند ۳ ماده ۳ کنوانسیون ورشو، فرستنده یا مسافر می‌تواند علیه نخستین متصدی و گیرنده می‌تواند علیه آخرین متصدی حمل اقامه دعوا نماید. همچنین در ماده ۷ کنوانسیون گوادالاخارا صریحاً حکم مزبور قید گردیده است. همچنین با تدوین کنوانسیون مونترال، نویسندگان آن در خصوص حمل و نقل متوالی در ماده ۲۶ کنوانسیون مونترال، مقررات خاصی را وضع نموده‌اند. به موجب بند ۱ ماده ۳۶ کنوانسیون مونترال در حمل و نقل متوالی، کارگزار حمل که قرارداد حمل کالا با

۱۱ کنوانسیون ورشو، بارنامه هوایی دلالت بر انعقاد قرارداد حمل هوایی دارد.

در کنوانسیون مونترال نیز به موجب ماده ۴ کنوانسیون مذکور، تصریح گردیده که در مورد حمل و نقل کالا، ضروری است که بارنامه هوایی صادر گردد (سازمان هواپیمایی کشوری، ۱۳۷۵، ۲۴۵). البته در بند ۲ ماده ۴ کنوانسیون مونترال، نوآوری جدیدی صورت گرفته و آن، این است که هر وسیله دیگری که اطلاعات مربوط به انجام حمل و نقل را ضبط و ثبت نماید، می‌تواند جایگزین بارنامه هوایی گردد.

### ۵-۷. خواهان و خواننده دعوی

#### ۵-۷-۱. خواهان دعوی مطالبه خسارت

مطابق بند ۳ ماده ۳۰ کنوانسیون ورشو در مورد خسارات وارده به لوازم شخصی یا کالا، مسافر و ارسال کننده می‌تواند علیه اولین کارگزار یا متصدی حمل و گیرنده کالا یا مسافر می‌تواند علیه آخرین کارگزار حمل یا متصدی حمل اقامه دعوا نماید و این هر دو می‌تواند علیه متصدی حملی که کالا در تحت تصدی وی آسیب دیده اقامه دعوا نمایند.

برخی از حقوق دانان به استناد بند ۳ ماده ۳۰ و مواد ۸ و ۱۲ کنوانسیون ورشو اعتقاد دارند که تنها فرستنده و گیرنده‌ای که حق دریافت کالا را دارد، حق اقامه دعوا دارند (نجفی توانا، ۱۳۸۰، ۳۱). علاوه بر موارد فوق‌الذکر، در بند ۳ ماده ۱۰ کنوانسیون مونترال، صریحاً قید گردیده فرستنده یا هر شخصی که به نحوی فرستنده در مقابل آن مسئول است، اعم از مالک یا گیرنده کالا را خواهان دعوی مطالبه خسارت از کارگزار حمل می‌دانست (دولین؛ اسپکنس، ۱۳۸۳، ۳۰۵).

کنوانسیون مونترال قید گردیده: «حمل‌کننده قرارداد برای کل حمل‌ونقل مورد نظر در قرارداد و حمل‌کننده واقعی صرفاً برای حمل‌ونقلی که انجام داده، مسئول می‌باشند» (بنیادنیاسری، ۱۳۸۳، ۳۳۹). در نتیجه بر اساس ماده ۴۰ کنوانسیون مونترال، در حمل‌ونقل مرکب، کارگزار حمل به‌عنوان حمل‌کننده قرارداد، خواننده دعوی مطالبه خسارت نسبت به کل حمل‌ونقل کالا از مبدأ تا مقصد می‌باشد (پابلو مندس، ۲۰۰۱، ۱۸۵).

### ۶. نتیجه

با رشد حمل‌ونقل بین‌المللی بازرگانان و شرکتهای عمده تولید کالا، روز به روز نیازمند خدمات حمل هوایی بوده به گونه‌ای که متصدیان حمل هوایی با انعقاد قرارداد با مالک کالا، فرآیند حمل را از مبدأ تا مقصد مدیریت نمایند. در کنار این نیاز تجاری، مقررات حاکم بر حمل‌ونقل هوایی کالا نیز رشد یافت و با تصویب کنوانسیون‌هایی همانند ورشو، گوادالاخارا و پروتکل لاهه، و متعاقباً الحاق ایران به آنها، قوانین بین‌المللی به مقررات داخلی حمل هوایی کالا افزوده شد. خصوصاً آن که با تصویب آئین‌نامه تأسیس و فعالیت شرکتهای حمل‌ونقل بین‌المللی کالا در شورای عالی ترابری کشور، بسیاری از احکام ناظر به کارگزاران حمل هوایی کالا، مشخص گردید و در نهایت کارگزار حمل هوایی کالا نسبت به کلیه خسارات وارده به صاحب کالا حتی در جایی که عامل حمل کالا کسی غیر از کارگزار باشد دارای مسئولیت می‌باشد. با ملاحظه مفاد کنوانسیون ورشو، لاهه و گوادالاخارا و همچنین مواد مختلف قانون تجارت، می‌توان چنین نتیجه گرفت که مبنای مسئولیت کارگزار حمل «فرض تقصیر» است. همچنین از حیث

فرستنده کالا تنظیم نموده، نسبت به کل عملیات حمل کالا از مبدأ تا مقصد، دارای مسئولیت می‌باشد.

حمل‌ونقل مرکب که در اصطلاح بازرگانی بین‌المللی به آن ترابری چند نوعی می‌گویند، به نوعی عملیات حمل اطلاق می‌گردد که در آن کارگزار حمل با دو نوع وسیله حمل متفاوت، مبادرت به حمل کالا می‌نماید (عرفانی، ۱۴۰۰، ۹۸). «کارگزار ترابری چند نوعی» مطابق بند ۲ ماده یک معاهده ژنو مصوب ۱۹۸۰ به عامل حملی اطلاق می‌گردد که به‌موجب یک قرارداد حمل مرکب، اقدام به ارسال کالا به متصدی نماید.

در کنوانسیون ورشو و پروتکل لاهه در خصوص خواننده دعوا در حمل مرکب، مقررات خاصی ندارد. لیکن تنها به‌موجب بند ۱ ماده ۳۱ کنوانسیون ورشو نسبت به آن قسمت از عملیات حمل کالا که توسط هواپیما انجام می‌شود اعمال می‌گردد. در نظام حقوقی ایران از حمل‌ونقل مرکب، صحبتی به میان نیامده است، اما از ماده ۳۸۸ قانون تجارت که متصدی حمل را مسئول خسارات وارده در طول عملیات حمل دانسته، چه اینکه عملیات حمل توسط خود کارگزار حمل انجام شود و چه حمل‌کننده دیگری از سوی وی مبادرت به حمل نموده باشد (محمدزاده، ۱۳۷۲، ۱۱۶). در نتیجه طبق این ماده، کارگزار حمل هوایی مرکب نسبت به کل عملیات حمل مسئولیت دارد (طارم‌سری، ۱۳۸۹، ۱۵۶).

به‌موجب بند ۱ ماده ۳۸ کنوانسیون مونترال در حمل‌ونقل مرکب، آن قسمت از عملیات حمل که توسط هواپیما انجام می‌شود مشمول مقررات کنوانسیون مونترال می‌باشد و در ادامه ماده ۴۰

یا قسمتی از مسئولیت متصدی حمل و نقل در قبال چنین شخصی تا حدی که خسارت حاصله در اثر مسامحه، غفلت یا خطای دیگر وی حادث گردیده یا عوامل مذکور در حدوث آن موثر باشند، منتفی خواهد گردید.

متصدی حمل و نقل ثابت نماید که خسارت مورد بحث در نتیجه مسامحه، غفلت یا خطای دیگر مسافر مزبور صورت گرفته است، به همان نحو از تمام یا قسمتی از مسئولیت خود مبرا خواهد بود. اصلی ترین مسئولیت مدنی متوجه شرکت های حمل و نقل هستند که ارتباط قوی و مستقیمی با صاحب بار و مسافر دارند. احراز مسئولیت مدنی شرکت های حمل و نقل هوایی به عنوان متصدی اصلی پس از در نظر گرفتن شرایط مسئولیت، حدود و عدم معافیت متصدی صورت می گیرد. پس از احراز مسئولیت، این شرکت های حمل و نقل هوایی هستند که باید خسارت زیان دیده را شخصاً یا توسط قراردادهایی که با شرکت بیمه داشته اند، توسط آن ها بپردازند.

#### ۷. سهم نویسندگان

همه نویسندگان حاضر در تهیه این پژوهش مشارکت برابر داشته اند.

#### ۸. تضاد منافع

در این پژوهش تضاد منافع وجود ندارد.

تعهد، تعهد کارگزار حمل هوایی کالا از اقسام تعهد به نتیجه بوده و سایر تعهدات ناظر بر موضوع، در پرتو این اصل تفسیر می گردد.

شرایط تحقق مسئولیت مدنی متصدی حمل در برابر صاحب کالا، همان شرایط سنتی یعنی رفتار زیان بار، زیان وارد شده و رابطه سببیت میان رفتار و زیان است. با این حال، موارد رفع این مسئولیت نیز همان موارد سنتی هستند یعنی مواردی از جمله اثبات وجود قوه قاهره خارج از اراده و کنترل. ماده ۳۷۸ قانون تجارت قرارداد حمل و نقل را تابع مقررات وکالت می داند جز در مواردی که استثنا شده باشد مطابق این ماده مسئولیت متصدی حمل و نقل همان مسئولیت امین است و امین هم در صورت تقصیر مسئول است و اثبات این امر نیز با مدعی و شاکی می باشد. مطابق ماده ۳۸۶ قانون تجارت اگر مال التجاره تلف یا گم شود متصدی حمل و نقل مسئول آن خواهد بود. مگر آنکه ثابت نماید که تلف یا گم شدن مربوط به جنس خود مال التجاره یا مستند به تقصیر ارسال کننده یا مرسل الیه یا ناشی از تعلیماتی بوده که یکی از آن ها داده اند و یا مربوط به حوادثی بوده که هیچ متصدی مواظبی نمی توانست از آن جلوگیری نماید. قرارداد می تواند برای میزان خسارت، مبلغی کمتر یا زیادتر از قیمت کامل مال التجاره تعیین نماید.

نکته دیگر اینکه مسئولیت میان متصدی حمل و نقل کالا و صاحب کالا، اصولاً قراردادی است. چنانچه متصدی حمل و نقل ثابت نماید که وقوع خسارت به سبب مسامحه، غفلت یا خطای دیگر شخصی که خواستار جبران خسارت می باشد صورت گرفته و یا اعمال نربور در وقوع این خسارات موثر بوده اند تمامی

## منابع

## فارسی

- شهیدی، مهدی، آثار قراردادهای و تعهدات، چاپ یازدهم، تهران، انتشارات مجمع علمی و فرهنگی مجد، ۱۴۰۲.
- صفایی، سیدحسین، «مفهوم تقصیر سنگین در ارتباط با شرط عدم مسئولیت»، مجله تحقیقات حقوقی، شماره ۴، ۱۳۶۴.
- صفوی، سیدحسن، حقوق بین‌الملل هوایی و فضایی، جلد دوم، چاپ اول، تهران، مؤسسه خدمات چاپ و سازمان هواپیمایی کشوری، ۱۳۷۲.
- طارم سری، مسعود، حقوق بازرگانی بین‌المللی، چاپ چهاردهم، تهران، شرکت چاپ و نشر بازرگانی، ۱۳۸۹.
- عرفانی، توفیق، مسئولیت مدنی حمل‌ونقل زمینی، چاپ دوم، تهران، انتشارات اندیشه، ۱۳۸۹.
- عرفانی، محمود، حقوق تجارت، جلد اول، چاپ هجدهم، تهران، ناشر جهاد دانشگاهی، ۱۴۰۰.
- غفوری‌زاد، مهدی، «مسئولیت کارگزار حمل‌ونقل هوایی نسبت به اشخاص ثالث»، نخستین کنفرانس ملی علوم انسانی و توسعه، شیراز، ۱۳۹۸.
- محمدزاده، علیرضا، «ترابری چندنوعی و نارسائی قانون داخلی»، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران، شماره ۳۰، ۱۳۷۲.
- نجفی توانا، شکرعلی، «مسئولیت‌ها در حمل‌ونقل هوایی»، مجله صنعت حمل‌ونقل، شماره ۲۰، ۱۳۸۰.
- احمدی سجادی، سیدعلی، «ماهیت حقوقی نمایندگی تجاری و مصادیق آن در حقوق ایران»، مجله مجتمع آموزش عالی قم، شماره اول، ۱۳۷۷.
- آذرنوش، بهروز و دیگران، نقش فورواردر در حمل‌ونقل بین‌المللی، چاپ اول، تهران، انتشارات کمیته ایرانی اتاق بازرگانی بین‌المللی، ۱۳۷۷.
- جباری، منصور، حقوق بین‌الملل هوایی، چاپ دوم، تهران، انتشارات فروزش، ۱۳۹۰.
- حسن‌نژاد، مجید؛ جباری، منصور، «بررسی تطبیقی معافیت‌های غیر قراردادی متصدی حمل‌ونقل هوایی»، مجله پژوهش حقوق خصوصی، شماره ۳، ۱۳۹۲.
- خوئینی، غفور؛ سلمان‌زاده، جعفر، «بررسی ماهیت حقوقی قرارداد های کد شیر در حمل‌ونقل هوایی»، مجله مطالعات فقه و حقوق اسلامی، شماره ۱۴، بهار و تابستان ۱۳۹۵.
- دولیون، پابلومندس؛ اسیکنس، وزیر، «کنوانسیون مونترال، تجزیه و تحلیل برخی از جنبه‌های روزآمد و ادغام شده سیستم ورشو»، ترجمه ماشاءالله بناء-نیاسری، مجله تحقیقات حقوقی، شماره ۳۱، ۱۳۸۳.
- سازمان هواپیمایی کشوری، مجموعه قوانین و مقررات هواپیمایی کشوری، چاپ اول، تهران، نشر دفتر حقوقی و بین‌الملل، ۱۳۷۵.

## لاتين

- Harold Caplan, " A Second Supplement for the Warsaw Convention An Historic Opportunity ", Journal of The Aviation Q, No. 70-74, 2019.
- Larsen, Irene, Regime of Liability in Private International Air Law With Focus on the Warsaw System and the Montreal Convention, 4th Ed Aarhus, Publisher Aarhus Universit 2002.
- Pablo mendes De Leon & Werner Eyskens, " The Montreal Convention Analysis of Some Aspects of the Attempted Modernization and Consolidation of the Warsaw System ", Journal of Air Law and Commerce, No. 66, 2001.
- Wolf Muller-Rostin, " The Montreal Convention of Uncertainties and Inconsistencies ", Journal of The Aviation Q, No. 218, 2000.

