

صلى الله عليه وسلم



دانشگاه مازندران
دانشکده حقوق و علوم سیاسی

موضوع:

قراردادهای حمل و نقل پستی

جهت اخذ درجه کارشناسی ارشد
حقوق خصوصی

استاد راهنما:
دکتر محمدتقی رفیعی

استاد مشاور:

دکتر فخرالدین اصغری آقمشهدی

۱۳۸۸ / ۲ / ۱۴

نگارش:

نسترن خانلرزاده

شهریور ۸۷

۱۱۲۳۰۰

با تقدیر و تشکر از استاد راهنما جناب آقای دکتر محمدتقی رفیعی

که در تمام مراحل انجام این تحقیق مرا یاری رسانده‌اند.

چکیده

قراردادهای حمل و نقل پستی از جمله قراردادهای مبتلا به جامعه می‌باشند که توسط شرکت پست با اشخاص حقیقی و حقوقی و دولت، به صورت شفاهی و کتبی منعقد می‌گردند. این قراردادها از لحاظ شرایط صحت معاملات تابع قواعد عمومی قراردادها می‌باشند به طوری که اگر فاقد یکی از شرایط صحت معاملات باشند، از لحاظ حقوقی باطل و غیر قابل اثر محسوب می‌گردند. البته ویژگی‌های خاصی دارند که آنها را از گروه عقود معین جدا می‌سازد و آنها را تبدیل به یک عقد خاص با اوضاع و شرایطی طبق توافق طرفین (مطابق ماده ۱۰ قانون مدنی) می‌سازد. ثبت ویژگی‌های خاص این قراردادها از طریق مقایسه با عقود خاص مشابه و قالبهای گوناگون انجام گرفته است. بنابراین، عقدی است لازم، منجز، عهدی، رضایی، الحاقی، معین و معوض. طرفین این قراردادها طبق توافق پایبند و ملزم به انجام تعهدات قرارداد می‌باشند و در صورت نقض قرارداد باید از عهده خسارات وارده بر آیند. شرکت پست نیز در محدوده قوانین و مقررات پستی مربوط، در صورت نقض قراردادها تا سقف معینی از عهده جبران خسارات بر می‌آید و در صورت نقض قرارداد از سوی طرف مقابل، طبق توافق حاصله خسارت وارده را می‌ستانند. مرجع رسیدگی به دعاوی پستی از معمولاً در بدو امر شرکت است. به عبارتی سعی می‌گردد از طریق میانجیگری، مذاکره و داوری حل و فصل گردد. در صورتی که پرونده ختم به سازش نگردید، طرفین می‌توانند به مراجع قضایی مراجعه نمایند که در صورت اخیر تابع قواعد کلی حاکم بر دادگاهها خواهند بود. رأی صادره از سوی مراجع غیر قضایی و قضایی برای طرفین الزام آور است، اما رأیی که از سوی مراجع غیر قضایی صادر می‌گردد با توافق طرفین می‌شود از آن عدول نمود و به راهی دیگر جهت حل اختلاف متوسل گردید.

فهرست مطالب

صفحه	عنوان
۱.....	مقدمه
۲.....	الف- تعریف مساله
۴.....	ب- فرضیات پژوهش
۴.....	ج- اهداف پژوهش
۴.....	د- روش پژوهش
۴.....	ه- تقسیم مطالب

فصل اول - کلیات

۵.....	گفتار اول - تعاریف
۵.....	مبحث اول - قرارداد
۶.....	مبحث دوم - حمل و نقل
۶.....	مبحث سوم - پست
۷.....	گفتار دوم - تاریخچه پیشینه قانونگذاری پست
۱۰.....	گفتار سوم - اقسام قراردادهای حمل و نقل
۱۱.....	مبحث اول - حمل و نقل دریایی
۱۱.....	مبحث دوم - حمل و نقل هوایی
۱۲.....	مبحث سوم - حمل و نقل زمینی
۱۳.....	گفتار چهارم - اهمیت قراردادهای حمل و نقل پستی

فصل دوم - مفاهیم و اقسام قراردادهای حمل و نقل پستی

۱۴.....	گفتار اول - مفاهیم
۱۴.....	مبحث اول - مفهوم قرارداد حمل و نقل از دیدگاه حقوق مدنی
۱۷.....	مبحث دوم - مفهوم قرارداد حمل و نقل از دیدگاه حقوق تجارت
۱۹.....	بند یکم - مفهوم نظام موضوعی

- بند دوم- مفهوم نظام شخصی ۱۹
- بند سوم- مفهوم ترکیبی ۲۰
- بند چهارم- موضوع حقوق تجارت در ایران ۲۰
- بند پنجم- مفهوم قرارداد حمل و نقل ۲۲
- مبحث سوم- مفهوم قراردادهای حمل و نقل پستی از دیدگاه قانون پستی ۲۵
- گفتار دوم- اقسام قراردادهای حمل و نقل پستی** ۲۸
- مبحث اول- قراردادهای حمل و نقل شرکت پست با اشخاص حقیقی ۳۲
- بند یکم- قراردادهای حمل و نقل پستی از طریق سرویس عادی ۳۳
- بند دوم- قراردادهای حمل و نقل پستی از طریق سرویس سفارشی (ثبتي) ۳۶
- بند سوم- قراردادهای حمل و نقل پستی از طریق سرویس پیشتاز ۳۷
- بند چهارم- قراردادهای همکاری خاص بین اشخاص حقیقی و شرکت پست ۳۹
- مبحث دوم- قراردادهای حمل و نقل شرکت پست با اشخاص حقوقی ۴۰
- بند اول- قرارداد های پست تبلیغ ۴۱
- بند دوم- قراردادهای خرید و فروش اینترنتی ۴۲
- بند سوم- قراردادهای پیک ویژه ۴۳
- بند چهارم- قراردادهای پست بار ۴۳
- مبحث سوم- قراردادهای حمل و نقل پستی با دولت ۴۳

فصل سوم- شرایط، ماهیت حقوقی قراردادهای حمل و نقل پستی و مقایسه آنها با برخی از نهادهای مشابه

- گفتار اول- شرایط قراردادهای حمل و نقل پستی** ۴۵
- مبحث اول- قصد و رضای طرفین در قراردادهای حمل و نقل پستی ۴۵
- مبحث دوم- اهلیت طرفین در قراردادهای حمل و نقل پستی ۴۶
- مبحث سوم- مورد معامله در قراردادهای حمل و نقل پستی ۴۷
- مبحث چهارم- مشروعیت جهت معامله در قراردادهای حمل و نقل پستی ۴۸

گفتار دوم- ماهیت قراردادهای حمل و نقل پستی	۴۹
مبحث اول- تقسیم بر حسب آثار	۴۹
بند اول- لازم، جایز و یا خیار	۴۹
بند دوم- عقد منجز یا معلق	۵۰
بند سوم- عقد عهدی یا تملیکی	۵۱
مبحث دوم- تقسیم بر حسب شرایط انعقاد	۵۱
بند اول- عقد رضایی، تشریفاتی و یا عینی	۵۲
بند دوم- عقد معین و نامعین	۵۳
بند سوم- عقد مستقل و تبعی	۵۳
مبحث سوم- تقسیم بر حسب حاکمیت اراده طرفین	۵۳
بند اول- قرارداد جمعی و فردی و الحاقی	۵۴
بند دوم- قرارداد آزاد و یا تحمیلی	۵۵
مبحث چهارم- تقسیم به اعتبار موضوع و هدف اقتصادی	۵۵
بند اول- عقد معوض و مجانی	۵۶
بند دوم- عقد مسامحه و معامله	۵۶
گفتار سوم- مقایسه قرارداد حمل و نقل پستی با برخی از نهادهای مشابه	۵۷
مبحث اول- مقایسه با عقد وکالت	۵۷
مبحث دوم- مقایسه با عقد اجاره	۵۸
مبحث سوم- مقایسه با نهاد جعاله	۶۱

فصل چهارم- آثار قراردادهای حمل و نقل پستی و چگونگی حل و فصل دعاوی پستی

گفتار اول- آثار قراردادهای حمل و نقل پستی	۶۲
مبحث اول- تعهد به اجرای مورد قرارداد	۶۳
مبحث دوم- مسئولیت متعهد در صورت نقض قرارداد	۶۴
بند اول- انجام تعهد غیر ممکن گردد	۶۷
بند دوم- عدم انجام به موقع تعهد قراردادی	۶۷

الف - عدم انجام تعهد از سوی متعهد و مسؤولیت ناشی از آن	۷۴
ب- تأخیر در انجام تعهد از سوی متعهد و مسؤولیت‌های ناشی از آن	۷۵
گفتار دوم- چگونگی حل و فصل دعاوی پستی	۷۶
مبحث اول- چگونگی طرح دعاوی پستی	۷۷
بند اول- طرح دعوا و پیگیری از طریق شرکت پست	۷۷
الف- طرح دعوا در قراردادهای شفاهی	۷۹
ب- طرح دعوا در قراردادهای کتبی	۸۱
بند دوم- طرح دعوا و پیگیری از طریق مراجع قضایی کشور	۸۱
الف- دعاوی حقوقی	۸۳
ب- دعاوی کیفری	۸۴
مبحث دوم- آئین دادرسی حاکم بر دعاوی پستی	۸۵
مبحث سوم- قابلیت اجرایی آرای صادره در پرونده های پستی	۸۶

نتیجه گیری و پیشنهادات

نتیجه گیری	۸۸
پیشنهادات	۹۱
منابع	۹۲
ضمائم	
ضمیمه شماره ۱	۹۵
ضمیمه شماره ۲	۱۰۶
ضمیمه شماره ۳	۱۰۷
ضمیمه شماره ۴	۱۰۹
ضمیمه شماره ۵	۱۱۱
ضمیمه شماره ۶	۱۱۵
ضمیمه شماره ۷	۱۲۴

مقدمه

پست یکی از قدیمی ترین نهادهایی است که در خدمت بسط و گسترش آگاهی بشر بوده و همواره راه تبادل فرهنگی و برقراری ارتباط بین انسانها و به عبارتی کمک به اعتلای فرهنگی افراد و تعهد را میسر نموده است. نهاد پست نیز در جریان تاریخ بشر عامل دگرگونی و رشد فرهنگی و اقتصادی اجتماعی بوده و در این مسیر خود دچار دگرگونی و تحول گردیده است.

قانون در طول تاریخ با پیشرفت جوامع و پیچیده تر گردیدن روابط و علم و تکنولوژی نقش حیاتی را در پیشبرد اهداف انسانها و سرعت و سهولت اعمال حقوقی و غیر حقوقی داشته است. در نتیجه، هر چه پیشتر می رویم وجود آن در اجرای همه امور ضروری و اجتناب ناپذیرتر می نماید که البته اهمیت و ارزش آن بر همگان روشن است. هر چقدر این مقررات تخصصی و تکنیکی تر وضع شوند تأثیرشان در سهولت، تسریع کار و نظم دهی روابط انسانی در هر زمینه بیشتر است. پست نیز از جمله پدیده‌هایی است که از دیرباز مورد توجه اهل فن و دارای ضابطه و قانون بوده است و با توجه به همین دستورالعمل و ضوابط قانونمند است که وجودش پررنگ تر گردیده است و هر روز، شاهد پیشرفت روزافزون آن و گسترده تر شدن زیرمجموعه‌ها و محدوده کاری آن هستیم. تا جایی که افزایش تقاضای افراد و پیچیدگی روابط حمل و نقل در اقصی نقاط جهان، موجب افزایش مؤسسات خصوصی و نیمه خصوصی با فعالیت‌های مشابه با پست دولتی گردیده است. از زمانهای بسیار دور، زمانی که انسانها حساسیت و اهمیت برقراری ارتباط بین دولت‌ها، ملت‌ها، انتقال اخبار، افراد، بارونه، جوایز و پیشکش‌ها و ... را دریافتند این امر مهم مورد توجه آنها قرار گرفت و برای آن تمهیداتی در نظر گرفتند. این تمهیدات با گذر زمان همچنان در حال تغییر و تحول است تا با نیازهای افراد جامعه مطابقت یابد.

اینکه انسان تا چه حد در این دوران نیاز به پست و عملیات پستی دارد بر هیچکس پوشیده نیست اما در مقابل نیازها و انتظارات مردم، تعهد ارگانهای ذیربط نیز می‌تواند مورد تجزیه و تحلیل قرار گیرد. با تعریف و تصریح صحیح این گونه تعهدات و مسئولیتها، افراد با اطمینان و آگاهی بیشتر به سراغ این گونه ارگانها جهت خدمات خواهند رفت. بنابراین، ذکر این نکته ضروری است که ما بدانیم چه قانونی بر این قراردادها حکم فرماست، زیرا همان طور که گفته شد، با گسترش اینگونه روابط و مسئولیتها و تنوع موسسات زیر مجموعه،

همچنین تنوع کاری آنها نمی‌توان، تنها یک قانون فرسوده که هیچ تجدید نظری در آن صورت نگرفته را حاکم دانست. هر چند در این میان قوانین و آیین نامه‌های داخلی و کنوانسیونها و قراردادهای بین‌المللی به کمک قانون می‌شتابند اما یک قانون جامع و مانع در تنظیم این روابط نقش بسزایی ایفا خواهد نمود که بر هیچ کس پوشیده نیست. از آنجایی که در قوانین مختلف از این عنوان و عناوین مشابه آن و با توصیفات و نتایج مشابه آمده است، ممکن است این شائبه در ذهن جستجوگر ایجاد شود که کدام قانون و با چه عنوانی قابلیت اجرایی دارد و البته وجه امتیاز آن با دیگر قوانین چیست. آیا در عمل ارگانهای ذیربط می‌توانند از قانون مزبور استفاده بهینه را نمایند؟ در این تحقیق سعی می‌شود، تا با جستجو در میان قوانین موجود، مقررات داخلی، آئین نامه‌ها و عرف رایج از سوی ادارات و دیگر مراکز پستی خصوصی و نیمه خصوصی کشور یک شناخت صحیح از انواع قراردادهای حمل و نقل پستی ارائه گردد.

الف - تعریف مساله

هر روزه شاهد این موضوع هستیم که افراد زیادی به ادارات پست مراجعه می‌نمایند و مرسولات پستی خود را به آنها می‌سپارند تا برایشان به مقصد برسانند، بدون اینکه از چگونگی حمل و نقل مرسوله و یا از نوع و نحوه قرارداد جهت حمل آن گفتگویی به میان آورند یا اصولاً بدانند که قراردادی وجود دارد یا خیر. مراجعه کنندگان حتی تصورش را نمی‌کنند که این تعامل، ممکن است نوعی قرارداد باشد و از پیامدهای همین قرارداد اداره پست متقبل مسئولیتهایی خواهد شد. آیا این رابطه برای ایجاد یک قرارداد کافی است؟ با این توصیف همینکه افراد امانات خود را به اداره پست می‌سپارند و جهت حمل آن هزینه‌هایی را پرداخت می‌نمایند و اداره پست نیز در عوض مسئولیت رسانیدن آن به گیرنده را برعهده می‌گیرد، به طور ضمنی یک نوع عقد تشکیل می‌گردد. زیرا برخلاف تصور عامه مردم، عقد مطابق ماده ۱۹۱ قانون مدنی به قصد انشاء به شرط مقرون بودن به چیزی که دلالت بر قصد کند محقق می‌شود. که می‌تواند به صورت شفاهی یا کتبی باشد. بدین ترتیب، در بحث ما با توجه به قصد و رضای طرفین به طور ضمنی عقد تشکیل گردیده است. از طرف دیگر اگر اعتقاد به ایجاد نوعی عقد داشته باشیم، این بحث پیش می‌آید که طرفین این قرارداد (ایجاب کننده و قبول کننده) چه

کسانی هستند؟ آیا مراجعه کنندگان ایجاب کننده‌اند و ادارات پست قبول کننده و یا مراجعه کنندگان ایجاب کننده و یا کارمندان، قبول کننده؟ و یا اینکه اصلاً شخص حقوقی اداره می‌تواند ایجاب کننده باشد؟

از قراردادهای حمل و نقل طی قانون خاصی نام برده نشده است. ماده ۳۹۴ قانون تجارت، حمل و نقل به وسیله پست را از شمول این قانون خارج دانسته است. ماده ۵۱۳ قانون مدنی از اجاره متصدیان حمل و نقل سخن به میان آورده و در ماده ۵۱۶ قانون اخیر، تعهدات متصدیان حمل و نقل را تابع مسئولیت اماتسداران تلقی نموده است. قراردادهای حمل و نقل موضوع قانون تجارت که به طور خاص بدان پرداخته شده به منظور تأمین سرعت و امنیت قراردادهای تجاری می‌باشد، یعنی همان وجه تمایزی که قراردادهای تجاری را از قراردادهای حمل و نقل مدنی جدا می‌سازد اگرچه در اصول شرایط صحت معاملات تفاوت چندانی با یکدیگر ندارند. با اینکه در حمل و نقل به وسیله پست سرعت، دقت و امنیت نقش اساسی دارد اما از قانون تجارت استثنا گردیده است. دلیل این استثنا چیست؟ آیا احکام و ویژگی خاصی دارند؟ شاید قانونگذار به دلیل حساس بودن این گونه قراردادها نظر خاصی نسبت به آنها داشته است تا جداگانه به آن پرداخته شود. اما در کجا آورده شده؟ شاید هم دلیل آن تقدم در تصویب قانون پست باشد. در ماده ۲ قانون تشکیل شرکت پست جمهوری اسلامی ایران آمده مواردی را که در قانون خاص پست پیش بینی نشده باشد طبق قانون تجارت عمل خواهد شد. البته این در حالی است که در ماده ۳۹۴ قانون تجارت، قراردادهای حمل و نقل پستی از قانون تجارت استثنا شده‌اند. بعلاوه، باید به نحوه عملکرد و قراردادهای حمل و نقل مؤسسات خصوصی پستی نیز پرداخت که آنها تابع چه قانونی هستند؟ البته شرکت پست، دارای قراردادهای حمل و نقل به معنای خاص پستی نیز است. آن هم از نوع قراردادهایی که جهت حمل و نقل مرسوله‌های پستی به امانت گرفته شده از جانب اشخاص با شرکت‌های حمل و نقل هوایی، زمینی و دریایی در سراسر دنیا منعقد می‌گردد. ضرورت و اهمیت خاص اینگونه قراردادها ایجاب می‌نماید که به این موضوع بطور خاص پرداخته شود و دریافت که دلیل استثنا و استقلال آن چیست. با توجه به معرفی موضوع و اهمیت آن در این تحقیق سعی می‌شود تا به این سوالات اساسی پاسخ داده شود.

۱- آیا قراردادهای حمل و نقل پستی از نظر ماهوی همان قراردادهای حمل و نقل تجاری محسوب می‌شوند؟

۲- آیا قراردادهای حمل و نقل پستی از عقود معین محسوب می‌شوند؟

۳- آیا نوع مسئولیت موجود در این قراردادها مانند مسئولیت موجود در عقود معین است؟

ب- فرضیات پژوهش

با توجه به سوالات تحقیق، فرضیات به شرح ذیل است:

الف) قراردادهای حمل و نقل پستی در ماهیت همان قراردادهای حمل و نقل تجاری‌اند.

ب) قراردادهای حمل و نقل پستی از عقود معین محسوب می‌شوند.

ج) نوع مسئولیت موجود در این قراردادها مانند مسئولیت موجود در عقود معین است.

ج- اهداف پژوهش

هدف از نگارش این پژوهش، دستیابی به اقسام و ماهیت قراردادهای حمل و نقل پستی به کمک بررسی، مقایسه و تطبیق با قوانین موضوعه در موضوعات مشابه با قوانین پستی و قراردادها و عقود معین مشابه با این قراردادهاست. همچنین، تلاش می‌شود تناقضات و ابهامات موجود در بین قوانین عام چون قانون مدنی و تجارت با قوانین و آئین‌نامه‌های خاص پستی مشخص شده، راه‌حلی و پیشنهادهای جهت رفع ابهامات موجود ارائه گردد.

د- روش پژوهش

در این پژوهش به شیوه کتابخانه‌ای به جمع‌آوری اطلاعات پرداخته و با تجزیه و تحلیل آنها، نتیجه‌گیری لازم را انجام داده، از این رو، روش پژوهش، توصیفی-تحلیلی می‌باشد.

ه- تقسیم مطالب

این پژوهش شامل چهار فصل می‌باشد که عبارت است از: فصل اول- کلیات، فصل دوم- مفاهیم و اقسام قراردادهای حمل و نقل پستی، فصل سوم- شرایط و ماهیت حقوقی قراردادهای حمل و نقل پستی و فصل چهارم- آثار حقوقی قراردادهای حمل و نقل پستی و چگونگی حل اختلاف دعاوی پستی که در صفحات بعد به آن می‌پردازیم.

فصل اول - کلیات

در این فصل، تعاریف، تاریخچه، اقسام قراردادهای حمل و نقل و اهمیت آنها مورد بررسی قرار می‌گیرد.

گفتار اول - تعاریف

شایسته است جهت رعایت سیر منطقی بحث، در این گفتار، قرارداد، حمل و نقل و پست به عنوان سه اصطلاح تشکیل‌دهنده موضوع تحقیق در سه مبحث مورد بررسی اجمالی قرار گیرد.

مبحث اول - قرارداد

قرارداد در فارسی کنونی به معنی عقد به کار می‌رود^۱ و مرادف با عقد است، واژه عقد تنها در عقدهای معین استعمال می‌شود و حال آن که قرارداد به کلیه عقدها، خواه معین و یا غیر معین گفته می‌شود.^۲ همچنین، مفهوم قرارداد از مفهوم عقد مذکور در ماده ۱۸۳ قانون مدنی اعم است ولی مقنن ایران در خارج از ماده ۱۸۳ عموماً هر جا که عقد یا عقود را بدون قرینه به کار برده منظور مساوی است با مفهوم لغوی قرارداد که شامل عقود عهدی، تملیکی، مالی، غیر مالی، معوض و غیر معوض است. از این روست که عقد و قرارداد به یک معناست.^۳ با این توضیح، قرارداد یا عقد «توافق دو یا چند اراده است که به منظور ایجاد آثار حقوقی انجام می‌شود».^۴ به بیان دیگر، «عقد عبارتست از همکاری متقابل اراده دو یا چند شخص در ایجاد ماهیت حقوقی». البته به نظر می‌رسد توضیحی لازم باشد، زیرا عقد نتیجه همکاری است و در همه عقود همکاری متقابل نیست مانند عقد شرکت.^۵ در حقیقت، در اثر انعقاد قرارداد بین دو نفر، رابطه حقوقی ایجاد می‌شود و آن دو را به یکدیگر مرتبط می‌سازد.^۶ در این تحقیق نیز، قرارداد به منظور تحقق ماهیت حقوقی و ایجاد آثار حقوقی میان دو شخص مد نظر است.

۱- محمد جعفر جعفری لنگرودی، ترمینولوژی حقوق، چاپ اول، ۱۳۸۱، ص ۴۵۴.

۲- سید حسن امامی، حقوق مدنی، جلد اول، چاپ ششم، تهران، کتاب فروشی اسلامیة، ۱۳۶۶، ص ۱۵۹.

۳- محمد جعفر جعفری لنگرودی، همان، ص ۵۳۲.

۴- ناصر کاتوزیان، حقوق مدنی، قواعد عمومی قراردادها، جلد اول، چاپ دوم، تهران، انتشارات مدرس، ۱۳۷۲، ص ۲۱.

۵- مهدی شهیدی، حقوق مدنی ۳، تعهدات، چاپ دوم، تهران، انتشارات مجد، ۱۳۸۱، ص ۱۱.

۶- سید حسن امامی، همان، ص ۱۵۸.

مبحث دوم - حمل و نقل

حمل و نقل به معنی جابجایی هر گونه جسم مادی به کار می رود.

حمل و نقل یکی از ارکان عمده تجارت بوده و بدون ترقیاتی که در امر حمل و نقل پیدا شده است، توسعه تجارت غیر ممکن است. با اختراعات و اکتشافات جدید موضوع حمل و نقل به کلی دگرگون شده و در نتیجه توسعه روابط تجاری و ترقیات صنعتی مؤسسات حمل و نقل بصورت مستقل درآمده و رشته مخصوص از تجارت را تشکیل می دهند.^۱ به رغم بکارگیری واژه «حمل و نقل» در بند ۲ ماده ۲ قانون تجارت و نیز مواد ۳۷۷ تا ۳۹۴ باب هشتم این قانون همچنین مواد ۵۱۳ و ۵۱۶ قانون مدنی و سایر قوانین این اصطلاح از سوی قانونگذار تعریف نشده است. در قانون پستی نیز از واژه حمل و نقل بسیار استفاده گردیده است. بعنوان مثال، در بند سوم از ماده ۲ قانون مزبور آمده است: «حمل و نقل مراسلات اعم از اینکه سرناز یا سر بسته باشد» و یا در بند چهارم همان ماده آمده است: «حمل و نقل کارتهایی که عنوان و مطالب دستی روی آنها ...^۲ و از این دست جملات که آوردن تمامی آن ضروری نمی باشد زیرا رسالت اصلی پست، حمل و نقل است.

مبحث سوم - پست

واژه پست برگرفته از کلمه سانسکریت «پوستاس» به معنای ثابت است. این واژه در زبان لاتین به صورت کلمه «پوستا» تغییر شکل یافته و به ایستگاههایی که در آن اسب یدکی برای مسافرت نگهداری می شده اطلاق گردیده است. پست یک وسیله ارتباطی ارزان قیمت و بسیار مهم داخلی و جهانی است. پست یک شبکه رابطه بین کلیه امور هر جامعه می باشد. از نظر فنی، می توان گفت نقل و انتقال هر نوع پیام^۳، اسناد و مدارک و ... از نقطه ای به نقطه دیگر یک عمل پستی محسوب می شود که این امر ممکن است توسط خود شخص و در برخی از موارد بوسیله مؤسسات خصوصی یا دولتی انجام گیرد. با وجود این، بخش اعظم این امور توسط مؤسسات دولتی انجام می شود و این امر دارای یک برنامه منظم و با استفاده از تجهیزات و تکنولوژی پیشرفته، متکی به امکانات مکانیزه و حتی دستگاههای رایانه ای بطور وسیع و گسترده با سهولت و سرعت مناسب صورت گرفته و با نرخی بسیار ارزان در اختیار استفاده کنندگان قرار داده می شود.^۴ هر چند هر ورزه به نرخها افزوده می شود.

۱- دکتر محمود عرفانی، حقوق تجارت، جلد اول، تهران، نشر میزان، ۱۳۸۱، ص ۹۵.

۲- قانون پستی ایران مصوب ۵ اسفند توشقان نیل، ۱۲۹۴.

۳- اعم از پیام متنی از طریق خطوط تلفن همراه و یا پیام متنی بصورت پست نامه به منازل و یا محل کار و ...

۴- آشنایی با مبانی پست، مجله داخلی پست، مرکز آموزش پست، لیتوگرافی و چاپ چاپخانه شرکت پست، ۱۳۸۲، ص ۱۲.

گفتار دوم - تاریخچه پست

ایرانیان نخستین ملتی بودند که در تاریخ اقدام به تاسیس چاپارخانه و به معنای امروزی پست منظم نمودند مورخین خارجی و نوشته‌های تاریخی جهان باستان سابقه تاسیس را در ایران به زمان هخامنشی و سابقه ایجاد آنرا به داریوش اول بنیانگذار چاپار نسبت داده‌اند و یکی از مشهورترین و حساس‌ترین تشکیلات اداری هخامنشیان چاپارخانه بود که گروه چابک سواران آن ارتباط دائمی بین مرکز و ایالات ایران را برقرار و در کوتاهترین زمان اخبار و گزارشهای واصله از گوشه و کنار مملکت را به مرکز و از مرکز به دورترین نقاط کشور می‌بردند. در حقیقت کلیه امور ارتباطی ایران زمین به وسیله آنان تامین می‌شد.

اگرچه عملکرد فعلی پست یعنی حمل و نقل محمولات پستی اشخاص و مردم معمولی کشور از مظاهر تاثیرپذیری ایران از تمدن غرب است و با اقدامات امیر کبیر آغاز می‌شود، لیکن کارکرد پست با حمل و نقل محمولات و مرسولات حکام و کارگزاران و عاملان حکومتی در ایران تاریخ دیرینه‌ای دارد. حتی توجه به معنای لغوی واژه «پست» قدمت و نقش مهم این نهاد را در تشکیل تمدنهای کهن روشن می‌سازد.

برخی بر این نظرند که این کلمه برگرفته از کلمه سانسکریت «پوستاس» به معنای ثابت است. این واژه در زبان لاتین به صورت کلمه «پوستا» تغییر شکل یافته و به ایستگاههایی که در آن اسب یدکی برای مسافرت نگهداری می‌شده اطلاق گردیده است.

به طور اجمال می‌توان دوره‌های برجسته تحول نظام ارتباطات و تشکیلات پستی در ایران را به سه دوره تفکیک نمود:

۱- پست در ایران قبل از اسلام تا آخر دوره هخامنشیان

۲- پست در دوره مغول تا زمان امیر کبیر

۳- پست در دوره معاصر و تکوین آن با شیوه‌های مدرن.

این تقسیم بندی، در آمدی بر شناخت خط و مبادله مرسولات حکومتی و شیوه کسب و اخبار و انتقال آن به مرکز در میان سلسله‌های حکومتی ایران و بعد از اسلام است.

به این منظور از زمان هخامنشیان و در معتبرترین گزارشها و تحقیقات آن دوره است که به اهمیت ارتباطات و حفظ شبکه‌های اطلاعاتی برمی‌خوریم. «هردوت» واژه «آنگارا» را در زمان هخامنشیان آورده است. این سازمان که در دوره ساسانیان «بارث» یا «برث» نامیده می‌شد همچنان به دلیل مرکزیت حکومت از اهمیت ویژه‌ای

برخوردار بود. نظام پستی و برید ساسانیان همانند دیوانسالاری ایرانی وارد دستگاه خلافت شد. دیوان برید در دوره خلفا به راهنمایی و کارگردانی ایرانیان رونق داشت. همچنین سازمان پستی ایران در میان سلسله‌های ایرانی بعد از اسلام نیز همان سبک و سیاق پیشین را حفظ کرد. تا این که موضوع دیوان برید که همچنان در دوران سلاطین ایران و ترکان ایرانی شده، تداوم داشت با انقراض خوارزمشاهیان از بین رفت در زمان فرمانروایی سلسله‌های مغول و تاتار پست ایران از شکل چندین هزار ساله خود خارج و با نام «پام» خوانده شد.

«هارولدلمب» در کتاب خود اظهار می‌دارد که چنگیز با استفاده از تشکیلات پست چینی و دیوان برید ایرانیان اداره نامه رسانی و جاسوسی بنا نمود تا آن تاریخ نظیر نداشت. حمل مکاتیب دولتی به ویژه حمل و نقل اموال یغما شد را می‌توان مهمترین وظیفه تاسیسات «پام» در ایران دوره مغول دانست. در اصل تفاوت بارز تشکیلات پستی مغولان در ایران بود که هر غنیمتی که به چنگ می‌آوردند از این راهها به ولایت خود می‌فرستادند. همچنین در شرح دیگر وظایف پستی، بسیاری از سفرنامه‌های اروپائیان در عهد صفویه، به وجود اداره چاپاری که علاوه برامورات پستی و دولتی، پذیرایی از سفرا هم در شمار وظایف آن بوده است، اشاره روی کارآمدن سلسله قاجاریه در ایران، مقارن انقلاب صنعتی در اروپا و پدید آمدن تحولات بسیار در عرصه‌های اقتصادی و موسسات تمدنی گردید. ایران در دوره قاجاری به واسطه تماس با دول خارجی تاثیر و اثراتی را پذیرفت که ساختار اجتماعی، نظامی و اقتصادی جامعه را دچار دگرگونی نمود. به همین ترتیب نیز در دوره قاجار از روشهای دیرین خارج شده و به شیوه اروپایی (ارایه خدمات پستی در سطحی عمومی و نه در انحصار دولت) نزدیک گردید و چاپارخانه‌ها در اختیار عامه قرار گرفتند. این مهم از اقدامات امیرکبیر و در آغاز سلطنت ناصرالدین شاه اتفاق افتاد. با اصلاحات امیرکبیر چاپارخانه‌ها در تمام کشور مکاتبات عمومی را پذیرفته و به مقصد می‌رساندند و مسافرکشی هم می‌کردند.

تشکیلات رسمی پست ایران به معنای واقع از سال ۱۲۵۴ ش بوسیله میرزا علیخان و با همکاری گوستاوریدرر مستشار اتریشی پست خانه ایران تاسیس و آغاز به کار کرد. چون اداره پست بر اثر کاردانی موسیوریدرر و علاقه و تشویق مرحوم امین الدوله سروصورتی گرفته توسعه پیدا کرد ناصرالدین شاه در سال ۱۲۹۷ ه. ق آن موسسه را به وزارت پست نموده به امین الملک وزیر وظایف و دارالشوری سپرد.

در فروردین ۱۲۸۸ ه. ش. بواسطه تشبیه تشکیلات دولتی به تشکیلات اروپایی وزارتین پست و تلگراف توام گشته زیر نظر یک وزیر قرار گرفتند در سال ۱۳۱۰ ه. ش. امور مربوط به تلفن نیز به وزارت پست و

تلگراف محول گردید و نام آن به وزارت پست و تلگراف و تلفن تغییر یافت. یکی از مهمترین رویدادها در تاریخ پست ایران تهیه و تدوین قانون پستی کشور است. مجموعه قوانین پست ایران در خرداد ماه ۱۲۹۱ ش. از تصویب هیئت دولت میرزا محمد علی آذربایجانی (علاء السلطنه) گذشت و تا تصویب نهائی آن در مجلس به موقع اجراء گذارده شد و دو سال بعد مصادف با رئیس الوزرائی عبدالمجید میرزا عین الدوله، لایحه قانونی آن برای تصویب تقدیم مجلس شورا گردید و در جلسه ۱۵ اردیبهشت ۱۲۹۴ ش. توسط دکتر اسماعیل مرزبان وزیر وقت پست و تلگراف در مجلس و تقاضای فوریت آن از مجلس شد، که سرانجام پس از چند ماه تاخیر در ۵ مرداد ۱۲۹۴ ش. به تصویب شورای ملی رسیده مجموعه قوانین پستی شامل پنجاه و هشت ماده که آخرین ماده آن ناسخ کلیه قوانین و دستورالعملهایی می باشد که تا تاریخ تصویب قانون پستی صادر گردیده بود. پس از تصویب قوانین پستی، نظامنامه اجرائی آن مشتمل بر هفت ماده توسط وزیر پست پیشنهاد هیئت دولت گردید که در جلسه پنج شنبه ربیع الثانی سال ۱۳۳۴ ه. ق به تصویب وزراء و به موجب مادتین اول و هفتم آن وزارت پست و تلگراف مکلف گردید از تاریخ ۱ خرداد ۱۲۹۵ ش. قانون پستی را با رعایت آیین نامه اجرائی قانون پست در سراسر کشور به موقع اجرا گذارده شد که تا امروز همچنان قابلیت اجرائی دارد. پرواضح است که آئین نامه ها و پروتکل های فراوانی جهت به روز گردیدن و نیازمندی های روزمره شرکت جمهوری اسلامی ایران تصویب و به موقع اجرا گذاشته شده است.^۱ که در جای جای این تحقیق در صورت لزوم از آن نام برده و استفاده خواهد شد. در این قسمت به ذکر کلیه قوانین، مقررات و آئین نامه هایی می پردازیم که در مورد قراردادهای حمل و نقل پستی، از آنها استفاده خواهیم نمود. اولین قانون پستی ایران در سال ۱۲۹۴ ه. ش به تصویب رسید. در آن بطور مفصل و اختصاصی به حمل و نقل از طریق پست پرداخته شد که ما در تمامی قوانین پستی کشور می باشد و تاکنون قابلیت اجرائی خود را از دست نداده است. در سال ۱۳۰۷، قانون مدنی ایران از قرارداد حمل و نقل و به عبارتی اجاره اشخاص و متصدیان حمل و نقل بحث به میان آورده که با الهام از قانون مدنی ۱۸۰۴ فرانسه سعی بر این داشته تا با توجه به تحولات و مقتضیات زمان، با حفظ اصول و مبانی حاکم بر عقد اجاره، مسائل آن دوره را نیز ملحوظ نماید. در سال ۱۳۱۱، قانون تجارت تصویب شد و در قانون مزبور در دو بخش حمل و نقل پرداخته شده است. در بند ۲

۱- پڑمان بختیاری، مجله داخلی پست و تلگراف و تلفن، مرکز آموزش پست ایران، تهران ۱۳۷۳، ص ۱۸.

ماده ۲ باب اول (تجار و معاملات تجارتي) تصدی به حمل و نقل به عنوان معامله‌ی تجاری مطرح شده و در بابل هشتم از ماده ۳۷۷ تا ۳۹۴ به قرارداد حمل و نقل پرداخته است. در سال ۱۳۴۷، قانون مسئولیت مدنی و قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مورد حمل و نقل داخلی مورد تصویب قرار گرفت.

در زمینه‌های بین‌المللی موارد زیر قابل طرح است: در سال ۱۳۴۴ قرارداد بین‌المللی یکنواخت کردن بعضی از مقررات مربوط به بارنامه‌ها (معروف به قرارداد ۱۹۲۴ بروکسل) و در سال ۱۳۴۴ قرارداد بین‌المللی یکنواخت کردن بعضی از مقررات مربوط به حمل مسافر از طریق دریا مورد تصویب قرار گرفت. در سال ۱۳۲۸ با تصویب قانون هواپیمایی کشوری به حمل و نقل هوایی پرداخته که در پروتکل ۸ مارس ۱۹۷۱ گواتمالا در سال ۱۳۵۴ مسائل مربوط به قراردادهای حمل و نقل بین‌المللی هوایی و مبانی مسئولیت متصدیان حمل و نقل هوایی آمده است. در سال ۱۳۶۶ قانون تشکیل شرکت پست جمهوری اسلامی ایران به تصویب مجلس رسید. آئین‌نامه‌های زیادی در این زمینه به تصویب و به موقع اجرا گذاشته شده که همچنان در حال تغییر و تحول‌اند. اما در زمینه‌های بین‌المللی نیز پروتکل‌ها و قراردادهای بسیاری به امضا رسیده و ایران در اتحادیه‌ها بخصوص در این زمینه عضو گردیده که در صورت لزوم در خلال این پژوهش بدان می‌پردازیم.

گفتار سوم - اقسام قراردادهای حمل و نقل

موضوع حمل و نقل از لحاظ اهمیت و اعتباری که در تجارت روز یافته، از یک سو و از سوی دیگر، بدنبال این گستردگی آن، زیر مجموعه‌های فراوانی پدید آمده است و بدین جهت در رشته‌های اختصاصی تروبا قوانین خاص خود مورد بررسی قرار می‌گیرند، در این میان بنگاهها و موسسات تجاری عظیمی برای انجام این امور به وجود آمده‌اند که هر کدام در رشته‌های تخصصی مربوطه مشغول به کار بوده و بسته به نوع حمل و نقل، شرایط آن و مسئولیت‌های متصدی حمل و نقل و مسافران و صاحبان بار نیز متفاوت است. بنابراین، بطور کلی می‌توان حمل و نقل را به سه رشته مهم تقسیم نمود: حمل و نقل دریایی، حمل و نقل هوایی و حمل و نقل زمینی، که هر کدام از این رشته‌ها خود نیز تقسیمات دیگری به دنبال دارند. در مباحث بعدی هر یک از این سه رشته بطور مختصر توضیح داده شده است.

مبحث اول - حمل و نقل دریایی

حمل و نقل دریایی مربوط به حمل و نقل‌هایی است که در دریاها یا آزاد انجام می‌گیرد و بیشتر جنبه بین‌المللی دارد، حمل و نقل در آبهای داخلی و رودخانه‌ها و دریاچه‌های داخلی تابع حمل و نقل دریایی نیست. دریا از قدیم مورد استفاده اغلب ما قرار گرفته و مللی که در قدیم اطراف دریای مدیترانه سکونت داشتند، از راه‌های آبی استفاده زیادی می‌کردند. از زمان کشف قاره آمریکا، دول اسپانیا و پرتغال توسعه زیادی پیدا کردند و بالاخره در قرن گذشته، انگلستان سیادت خود را بر دریاها برقرار نمود.

پیشرفتهایی که در صنعت کشتی‌سازی و کشتی‌رانی پیدا شده است، وضع حمل و نقل را در دریاها به کلی دگرگون نموده، ولی مقررات مربوط به حمل و نقل دریایی از زمانهای قدیم تابع مقررات مخصوص به خود بوده است. در ایران، تا تصویب قانون دریایی، مقررات مخصوصی برای حمل و نقل دریایی وجود نداشت، ولی با تصویب قانون دریایی و اغلب مقررات کنفرانسهای بروکسل دولت ایران مقررات بین‌المللی را قبول کرده است.

حمل و نقل بار در دریا بوسیله قرارداد اجاره کشتی انجام می‌گیرد یا بوسیله بارنامه. بارنامه دریایی سند قابل انتقالی است که دارنده آن مالک مال التجاره شناخته می‌شود که بارنامه معرف آن است و امروز اغلب حمل و نقل‌های تجارتي بوسیله بارنامه انجام می‌شود.

قانون دریایی ایران برای حمل مسافر مقرراتی پیش‌بینی نموده و وظایف و حقوق متصدی حمل و نقل و مسافر حدود مسئولیت آنان را تعیین نموده است!

مبحث دوم - حمل و نقل هوایی

حمل و نقل هوایی مربوط به حمل و نقل‌هایی است که از طریق هوا انجام می‌گیرد. برعکس حمل و نقل دریایی که سابقه تاریخی و خیلی قدیمی دارد، حمل و نقل هوایی رشته جدیدی است که بعد از جنگ بین‌المللی اول و مخصوصاً بعد از جنگ دوم جهانی توسعه خیلی زیادی پیدا کرده است و همین موضوع باعث شده

۱- حسن ستوده تهرانی، حقوق تجارت-، جلد چهارم (قراردادهای تجاری و ورشکستگی و تصفیه)، تهران نشر دادگستر، ۱۳۷۵، از ص ۶۸ الی ۷۳.

که اغلب دول مقررات خاصی برای آن پیش بینی کنند. بویژه چون حمل و نقل هوایی بیشتر جنبه بین المللی دارد، دول سعی کرده‌اند با انعقاد قراردادهای بین المللی مقررات متحدالشکلی برای آن وضع نمایند.

ایران با الحاق به قرارداد شیکاگو ۱۹۴۴ که قانون آن در ۳۰ تیرماه ۱۳۲۸ به تصویب مجلس شورای ملی رسید، مقررات بین المللی را راجع به هواپیمایی کشوری قبول نمود و عضو سازمان هواپیمایی کشوری بین المللی (I.C.A.O) گردید.

قانون هواپیمایی کشوری نیز در تاریخ ۸ تیرماه ۱۳۲۸ تصویب گردید. در مورد حمل و نقل تجارتي در سال ۱۳۲۸ نمایندگان بعضی از دول، کنفرانسی در ورشو تشکیل دادند، تا مقررات متحدالشکل برای مسافرت و حمل و نقل با هواپیما تدوین کنند، که این مقررات معروف به موافقت نامه ورشو مورخ ۱۲ اکتبر ۱۹۲۹ است. بعد از جنگ جهانی دوم شرکتهای هواپیمایی نیز اتحادیه‌ای بنام یاتا (I.A.T.A) تشکیل دادند، که مامور تدوین مقررات متحدالشکل برای حمل و نقل هوایی است.^۱

امروز حمل و نقل هوایی در داخل کشور تابع مقررات داخلی هر کشور است، ولی حمل و نقل بین المللی تابع مقررات قرارداد ورشو می‌باشد.

مبحث سوم - حمل و نقل زمینی

حمل و نقل زمینی شامل حمل و نقل‌هایی است که از طریق وسایلی که بر روی زمین حرکت می‌کنند انجام می‌گیرد، مانند: چهارپایان، گاری، اتومبیل، کامیون، اتوبوس، راه آهن و غیره. علاوه بر آن، در اغلب کشورها حمل و نقل‌هایی که به وسیله وسایل آبی در رودخانه‌ها و دریاچه‌های داخلی انجام می‌گیرد و همچنین کشتیرانی ساحلی تابع مقررات حمل و نقل زمینی می‌باشد. حمل و نقل زمینی نیز از زمان بسیار قدیم معمول بوده، ولی پیشرفت‌ها و اختراعات جدیدی که در این رشته پیدا شده وضع را به کلی دگرگون نموده و تاسیس شاهراهها و جاده‌ها و بنگاههای عظیم باربری و مسافربری لزوم مقررات جدیدی را ایجاب کرده است. در قسمت راه آهن نیز در اغلب کشورها، تاسیسات مزبور دولتی بوده و تابع قواعد مخصوص به خود می‌باشد.^۲

۱- محمد سالار کمری، بررسی اتحادیه پستی جهانی و نقش پست در ارتباطات بین المللی، ص ۸۱.

۲- حسن ستوده تهرانی، همان،