

## فهرست مطالب

صفحه	عنوان
۱	تعریف واژگان.....
۵	اختصارات.....
۷	چکیده.....
۹	مقدمه.....
	فصل اول - ماهیت حقوقی مسئولیت مدنی متصدی حمل ریلی و منابع آن.....
۱۷	بخش اول - ماهیت حقوقی مسئولیت مدنی متصدی حمل و نقل.....
۲۱	بخش دوم - منابع مسئولیت مدنی متصدی حمل ریلی.....
۲۱	گفتار اول - منابع مسئولیت مدنی متصدی حمل ریلی در حقوق ایران.....
۲۱	مبحث اول - تعرفه حمل مسافر و کالا در حقوق ایران.....
۲۳	مبحث دوم - قانون تجارت.....
۲۵	مبحث سوم - قانون مدنی.....
۲۶	مبحث چهارم - قانون مسئولیت مدنی.....
	مبحث پنجم - قانون اصلاح قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری
۲۶	در مقابل شخص ثالث.....

- مبحث ششم - موارد حاکمیت هریک از قوانین مرتبط با حمل و نقل ریلی ..... ۲۸
- گفتار دوم - منابع مسئولیت مدنی متصدی حمل ریلی در حقوق بین الملل ..... ۳۳
- مبحث اول - کنوانسیون کوتیف ..... ۳۳
- مبحث دوم - کنوانسیون SMGS ..... ۴۳
- مبحث سوم - مقررات اینکوترمز ۲۰۰۰ ..... ۴۶
- فصل دوم - مسئولیت مدنی متصدی حمل ریلی در قوانین داخلی و بین المللی
- گفتار اول - مسئولیت مدنی راه آهن در قبال حمل کالا در حقوق ایران ..... ۴۸
- مبحث اول- مسئولیتهای راه آهن مربوط به دریافت و تحویل بار ..... ۴۹
- مبحث دوم- مسئولیت راه آهن در قبال قطارهای باری مستقیم ..... ۵۰
- مبحث سوم- مسئولیت راه آهن در قبال تحویل کالا به گیرنده ..... ۵۱
- مبحث چهارم- مسئولیت راه آهن در قبال حمل حیوانات زنده ..... ۵۲
- مبحث پنجم- مسئولیت راه آهن به پذیرش انواع بار ..... ۵۳
- مبحث ششم- مسئولیت مدنی راه آهن به پرداخت خسارات وارده به کالا ..... ۵۴
- مبحث هفتم- موارد معافیت راه آهن از مسئولیت در قبال کالاهای آسیب دیده ..... ۵۷
- مبحث هشتم- نتیجه گیری ..... ۶۱
- گفتار دوم - مسئولیت مدنی راه آهن در قبال حمل و نقل مسافری در حقوق ایران ..... ۶۳

گفتار سوم - مسئولیت مدنی راه آهن در قبال حمل کالا مطابق کنوانسیون کوتیف ضمیمه

۷۲ .....(CIM)

گفتار چهارم - مسئولیت مدنی متصدی حمل ریلی در کنوانسیون کوتیف ضمیمه CIV در حمل

و نقل مسافر..... ۸۰

گفتار پنجم - مسئولیت مدنی راه آهن در قبال حمل کالا مطابق با SMGS ..... ۸۸

فصل سوم - مقایسه مسئولیت مدنی متصدیان حمل در قوانین مختلف

گفتار اول - مقایسه مسئولیت مدنی متصدی در حمل کالا در ایران و کوتیف (CIM) .... ۱۰۷

گفتار دوم - مقایسه مسئولیت مدنی متصدی در حمل مسافر در ایران و کوتیف (CIV) .. ۱۱۴

گفتار سوم - مقایسه مسئولیت مدنی متصدی در حقوق ایران و SMGS ..... ۱۲۰

گفتار چهارم - مقایسه تطبیقی مسئولیت مدنی متصدی حمل در کوتیف و SMGS ..... ۱۲۸

نتیجه گیری و پیشنهاد..... ۱۴۴

فهرست منابع..... ۱۴۷

## تعریف واژگان

\* **گریور (Carrier):** به معنی شخصی است که عملاً حمل کالا را با وسیله نقلیه خود انجام می دهد (حمل کننده مستقیم) و هر شخصی که با قبول مسئولیت حمل کننده به طور صریح و یا ضمنی این وظیفه را انجام می دهد.<sup>۱</sup>

\* **فورواردر (Forwarder):** فورواردر شخصی است که حمل را طراحی نموده و از طرف خود یا از طرف شخص دیگری به عنوان اصیل نه به عنوان نماینده (حمل کننده یا صاحب کالا) قرارداد حمل را با قبول مسئولیت به انجام می رساند. فورواردر بارنامه خود را صادر نموده و مسئولیت حمل را از مبداء تا مقصد بر عهده می گیرد.<sup>۲</sup>

\* **بارنامه:** مهمترین سند حمل بارنامه می باشد. «بارنامه سندی است دال بر عقد قرارداد حمل، که حمل کننده یا نماینده وی پس از دریافت کالا برای حمل آن از یک نقطه (مبداء حمل) به نقطه دیگر (مقصد حمل) با وسیله حمل مورد توافق (کشتی، کامیون، راه آهن، هواپیما و یا ترکیبی از آن ها) در مقابل کرایه حمل مشخص صادر می نماید.<sup>۳</sup>» علاوه بر آن بارنامه سندی قابل انتقال و مبین مالکیت کالا است.

\* **ترانزیت:** عبارت از انتقال کالای گمرک نشده از یک گمرک به گمرک دیگر شامل ترانزیت اداری و شخصی، مانند آن که کالای خارج از ایران به منظور عبور از خاک ایران از یک نقطه مرزی کشور وارد و از نقطه مرزی دیگر خارج شود.

\* **فعالیت فورواردی:** عبارت است از: عمل هماهنگی و ترتیب حمل کالا به یکی از طرق مختلف زمینی، هوایی، دریایی و یا ترکیبی از آن ها و قبول مسئولیت به موجب بارنامه صادره و قراردادهای منعقد.

---

۱ همچنین شخصی حقیقی یا حقوقی که حمل و نقل فیزیکی کالا را بر عهده می گیرد مانند شرکت های حمل و نقل هوایی، کشتیرانی، جاده‌ای و راه آهن- به نقل از شهبازی، شهباز، نقش فورواردر در حمل و نقل بین المللی انتشارات کمیته ایرانی اتاق بازرگانی بین المللی، چاپ دوم، ۱۳۷۷، صفحات ۹۷ و ۱۴

۲ همان، صفحه ۱۱

۳ بارنامه و نقش آن در تجارت بین المللی، نشریه شماره پنج کمیته ایرانی اتاق بازرگانی بین المللی، ضمیمه شماره ۷ سال ۱۳۶۷، از انتشارات اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران، صفحه ۶

\* **فعالیت کریری بین المللی:** عبارت است از: تصدی بلافاصله و جابه جایی کالا از کشوری به کشور دیگر به یک طریق حمل و برطبق قرارداد حمل.

\* **بارنامه سراسری (Through Bill of lading):** بارنامه ای است که برای حمل سراسری و انجام حمل و نقل کالا از مبداء تا مقصد صادر شده است و هر یک از حمل کنندگان موجودیتی مستقل و مجزا داشته و در نتیجه هر یک مسئول قسمتی از مسیر حمل هستند که به عهده آن ها گذاشته شده است و در این نوع از حمل و نقل از طرق مختلف مانند کشتی، قطار و هواپیما و کامیون استفاده می شود.

\* **راه نامه SMGS:** راه نامه ای که بر طبق موافقت نامه حمل و نقل ارتباط مستقیم بار توسط راه آهن (SMGS) تنظیم می گردد، راه نامه SMGS نام دارد.

\* **راه نامه CIM:** راه نامه ایست که براساس مقررات کنوانسیون کوتیف COTIF تنظیم می شود و مقررات Ru/CIM بر آن حاکمیت دارد.

\* **بارنامه حمل مرکب (Multimodal Bill of lading):** چنانچه حمل کننده کالا با استفاده از شیوه های مختلف حمل و نقل، کالا را از مبداء تا مقصد مندرج در بارنامه حمل کند «بارنامه مرکب» (combined B/L) صادر خواهد شد. در بارنامه حمل مرکب معمولاً دو شیوه متفاوت حمل و نقل به کار می رود مثلاً دریایی، ریلی یا جاده ای، ریلی. فورواردر یا کریری که این نوع بارنامه را صادر کرده است تمام مسئولیت دوره حمل را به موجب قرارداد حمل و نقل از مبداء تا مقصد و برای تمام طرق حمل و نقل مورد استفاده بر عهده دارد.

بارنامه های حمل مرکب فیاتاً<sup>۱</sup> و بارنامه های حمل مرکب بیمکو<sup>۲</sup> مهمترین انواع، بارنامه های حمل مرکب در دنیا هستند.

\* ترانسشیپمنت (TRANSHIPMENT): اصطلاحی است که منظور از آن تخلیه از یک وسیله حمل و نقل و انتقال به یک وسیله حمل دیگر می باشد. (به طور مثال از کشتی به قطار یا بالعکس)

\* واحد محاسباتی<sup>1</sup> SDR: واحد محاسباتی خاص به معنای حق برداشت مخصوص که از طریق صندوق بین المللی پول<sup>2</sup> (IMF) تعیین می گردد.

\* قبض توشه: سندی می باشد که حاکی از سپردن توشه توسط مسافر به راه آهن دارد و راه آهن به عنوان متصدی حمل و نقل موظف به نگهداری و حفاظت از آن می باشد، قبض توشه در واقع سند مالکیت کالا می باشد، در دست داشتن قبض توشه دلیل مالکیت توشه می باشد، مگر آن که خلاف آن اثبات شود.

\* بلیط (Ticket): از نظر حقوقی ماهیت بلیط سندی است که دلالت بر قرارداد حمل و نقل میان راه آهن و مسافر دارد و راه آهن می بایست ما به ازای کرایه ای که دریافت می نماید مسافر را به مقصد برساند و بلیط مجوزی است که مسافر به وسیله آن می تواند از خدمات قطار استفاده نماید.

\* صورت مجلس بازرگانی: در صورتی که بار به طور کامل یا جزئی مفقود گردد، یا کسری وزن داشته باشد یا آسیب ببیند یا با مشخصات مندرج در بارنامه مغایرت داشته باشد، ایستگاه راه آهنی که این موارد را مشاهده می نماید، می بایستی صورت مجلسی مبنی بر موارد فوق الذکر تنظیم نماید تا در دادرسی و بروز اختلاف شخص زیان دیده از آن استفاده نموده و به آن استناد نماید.

\* صورت مجلس خسارات: هر گاه خساراتی به محمولات حمل شده توسط راه آهن وارد آید، باید صورت مجلسی حاکی از نتیجه توزین و بازدید محموله خسارت دیده تنظیم گردد، که

---

1 Special Drawing Rights

2 International Monetary Fund

صورت مجلس مذکور دلیلی برای اقامه ی دعوی شخص زیان دیده و مبنای ادعای وی می باشد.

\* **کنوانسیون کوتیف:** کنوانسیون حمل و نقل بین المللی از طریق راه در محدوده اروپای غربی و مرکزی و اخیراً برخی از کشورهای اروپای شرقی، خاورمیانه و شمال افریقا که دارای ۶ ضمیمه مختلف در آخرین بازنگری می باشد.

\* **مقررات یکنواخت CIV:** ضمیمه A کنوانسیون کوتیف، که مربوط به قرارداد حمل و نقل بین المللی مسافر و توشه با راه آهن می باشد با نام اختصاری CIV/Ru

\* **مقررات یکنواخت CIM:** ضمیمه B کنوانسیون کوتیف، که مربوط به قرارداد حمل و نقل بین المللی کالا با راه آهن می باشد با نام اختصاری CIM/Ru

\* **کنوانسیون SMGS:** موافقت نامه حمل و نقل ارتباط مستقیم بار توسط راه آهن در محدوده اروپای شرقی، کشورهای مشترک المنافع و بازماندگان اتحاد جماهیر شوروی، ایران و چین، مغولستان، کره شمالی و ویتنام که دارای یازده ضمیمه می باشد.

**(ABBREVIATIONS) اختصارات**

\***APTU**= uniform rules concerning the validation of Technical Prescriptions applicable to Railway Material intended to be used in international Traffic.(Appendix F to-CoTIF)

\***ATMF**: uniform Rules Concerning the Technical Admission of Railway Material used in international Traffic.(Appendix-G to CoTIF)

\***CIM**:Convention Intrenationale de Transpordes Merchandises Par chemins de Fer (APPENDIX A to COTIF)

\***CTT**: International Rail Transport Committee.

\***CIV**: Condition Generales de Transport Pour le Transpot International Fer Roviaire des Voyageurous (Appendix A to CoTIF)

\***COTIF**: Convention Relative Transports Internationaux Farroviaire (CoTIF) of 9May 1980,in the version of the Amendment Protocol – of 3june 1999

\***CUI**: uniform Rules concerning the contract of use of- infrastructure in international Rail Traffic (Appendix E to CoTIF)

\***CUV**: uniform Rules Concerning contract of use of vehicles in International Rail Traffic (Appendix D to CoTIF)

\***FIATA**: International Federation of freight Forwarders Associations.

\***OSJD**: organisation for Railway Co- operation



**\*OTIF:** Organisation Intergouvernementale pour les transports Internationaux Ferroviaires(International organization)

**\*RID:** Regulations Concerning the international Carriage of Dangerous Goods by Rail.

**\*SDR:** Special Drawing Rights.

**\*SMGS:** Convention concerning International Goods Traffic by Railway,1 November 1951

**\*SMPS:** Convention concerning International Passenger Traffic by Railway,1 November 1951.

**\*UIC:** International union of Railways.

**\*СМГС :** Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении.(SMGS)

**\*ОСЖД :** Организация сотрудничества железных дорог.(OSJD)

## چکیده

در نظام حقوقی ایران مسئولیت متصدی حمل ریلی تحت حاکمیت قوانینی مختلفی تعیین می گردد.

این قوانین به دو دسته داخلی و بین المللی تقسیم می گردند. در قوانین داخلی ایران قوانین متعددی جهت تعیین حدود مسئولیت مدنی تصدی حمل ریلی وجود دارد، از جمله این قوانین می توان به تعرفه حمل مسافر و کالا با راه آهن، قانون تجارت، قانون مدنی، قانون اصلاح قانون- بیمه اجباری مسئولیت دارندگان وسایل نقلیه موتوری در مقابل اشخاص ثالث و قانون مسئولیت مدنی اشاره نمود، که متأسفانه هنوز در قوانین ایران قانونی جامعی جهت تعیین مسئولیت حمل ریلی وجود ندارد و برای تعیین آن می بایست به قوانین متعددی رجوع نمود و حکم قضیه را در میان این قوانین یافت.

در زمینه حمل و نقل بین المللی با راه آهن، کشور ایران به علت موقعیت خاص جغرافیایی خویش به دو کنوانسیون جهانی که حوزه قلمرو حاکمیت ایشان با یکدیگر متفاوت است ملحق گردیده است. کنوانسیون کوتیف<sup>1</sup> که در کشور های اروپای غربی و مرکزی و برخی کشورهای خاورمیانه و آفریقای شمالی مقررات آن را اعمال می دارند، در روابط ریلی کشور ایران با کشور ترکیه حاکمیت دارد و حدود مسئولیت متصدی حمل ریلی توسط این مقررات در زمینه حمل کالا و مسافر تعیین می گردد.

در زمینه روابط ریلی ایران جهت تنها حمل کالا با کشورهای اروپای شرقی، آسیای میانه برخی کشورهای خاورمیانه مانند چین و کره شمالی مقررات کنوانسیون<sup>2</sup> SMGS اعمال می گردد و برای تعیین حدود مسئولیت متصدی حمل ریلی می بایست به این مقررات رجوع نمود.

<sup>1</sup> . Conventio relative aux Tran sports Internationaux Ferroviaires ( COTIF )

<sup>2</sup> Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении(смгс)

نظر به این که در قوانین داخلی ایران، مقررات جامع و کاملی در زمینه حمل و نقلی ریلی که مسئولیت مدنی متصدی حمل را تعیین نماید وجود ندارد، این امکان وجود دارد که با مقایسه این قوانین با کنوانسیون بین المللی از جمله کوتیف و SMGS به نواقص و کمبود های این قوانین بیش از پیش پی برد و در اندیشه تدوین قوانین جامع تر و مفیدتر جهت هر چه قاعده مفید تر نمودن حمل و نقل ریلی در ایران بود.

## مقدمه

انسان در طول تکامل و تاریخ پرفراز و نشیب خود دائماً با تحولات عمده ای مواجه بوده که از آن جمله رشد و پیشرفت صنعت می باشد؛ رشد و پیشرفت صنعتی به معنای تحوّل در زندگی بشر و به وجود آمدن مسائل جدید در جوامع بشری می باشد. اختراع چرخ یکی از مهمترین اختراعات بشر بود که باعث تحوّل عمده ای گردیده و پایه گذاری حمل و نقل را موجب گردید. با آغاز تحولات صنعتی و از استفاده از نیروی بخار، از راه آهن ابتدائاً جهت استخراج زغال سنگ از معادن استفاده گردید و سپس با اختراع لکوموتیو<sup>۱</sup> در اوایل قرن ۱۹ میلادی، استفاده از قطار وارد زندگی بشر گردید و هم اکنون حمل و نقل ریلی پس حمل دریایی ارزانترین شیوه حمل و نقل و ایمن ترین نوع حمل و نقل از جهت تهدید خطرات احتمالی می باشد. هم اکنون صنعت حمل و نقل ریلی، صنعت بسیار سودمند و کارآمدی است که باعث رشد و شکوفایی اقتصاد هر کشور می گردد و نقشی به سزایی در کاهش آلودگی هوا، کاهش آلودگی صوتی، صرفه جویی در مصرف انرژی، رشد صنعت توریسم ایفا می نماید.

کشور ایران در حال حاضر با توجه به موقعیت جغرافیایی حساس و تعیین کننده ای که در جهان و خصوصاً خاورمیانه دارد، می بایست دارای صنعت حمل و نقل ریلی قدرمند، منظم و مجهز باشد. ایران با داشتن مرزهای طولانی با کشورهای همسایه خویش خصوصاً همسایگان شمالی که همگی محصور در خشکی می باشند و تنها راه ارتباطی ایشان با آب های آزاد از طریق کشور ایران است و از طرف دیگر سواحل متعددی که در جنوب کشور واقع شده است و مرکز صدور انرژی فسیلی دنیا می باشد و از طریق این سواحل می تواند ارتباطات گسترده ای از طریق دریای عمان و اقیانوس هند با دیگر آب های آزاد دنیا و اقصی نقاط جهان داشته باشد، و می تواند با داشتن این امکانات خدادادی پوی ارتباطی گسترده ای میان شمال و جنوب دنیا و

---

۱ شخصی به نام «جرج استنسن» مخترع اولیه لکوموتیو در سال ۱۸۱۴ می باشد. به نقل از کتاب دائرة المعارف مصور زرین- غلامرضا طباطبائی مجد- انتشارات زرین منبع سایت ایرانیکا(مقالات علمی) [www.iranika.ir](http://www.iranika.ir)

چهار راه اقتصادی پراهمیتی در تمام جهان باشد و این امر میسر نیست مگر به مدد ناوگان های مجهز حمل و نقل اعم از دریایی، جاده ای، ریلی و هوایی و یا حمل و نقل ترکیبی<sup>1</sup> که هم اکنون رایج ترین نوع حمل و نقل و مقرون به صرفه ترین آن است.

در این میان حمل و نقل ریلی با داشتن ویژگی های منحصر به خود، مناسب ترین روشی است که کشورهای اطراف ایران که به آب های آزاد دسترسی ندارند می توانند کالاهای خود را از طریق کشور ایران و سواحل این کشور تهیه نمایند یا اینکه کالاهای خود را از طریق سواحل ایران به دیگر نقاط جهان ارسال نمایند. همچنین حمل و نقل ریلی وسیله ای بسیار ایمن برای جابه جایی مسافرین می باشد به طوری که خطر تصادف و سوانح و صدمات جانی در حمل و نقل ریلی بسیار، بسیار کم تر سایر دیگر طرف حمل و نقل می باشد.

با موارد مذکور و روشن شدن اهمیت صنعت حمل و نقل، قانون مند بودن فعالیت های این نوع حمل و نقل نیز به اعتبار آن می افزاید و تاجران و صاحبان کالا و مسافران نیز با اعتماد از این وسیله نقلیه جهت مقاصد خویش اعم از حمل کالا یا مسافرت استفاده نمایند و این اطمینان را داشته باشند که در صورت بروز حادثه و ورود خسارت قانون جامع و مدوئی از ایشان حمایت می نماید و حافظ حقوق و منافع ایشان است.

در نظام حقوقی ایران در وضعیت فعلی، در حقوق داخلی متأسفانه با فقر منابع کافی مواجه هستیم و در صورت بروز اختلاف قانون کاملاً جامع و مانعی وجود ندارد.

می بایست حکم یک قضیه با مراجعه به قوانین مختلف تعیین گردد.

اما به علت موقعیت جغرافیایی کشور ایران و بالتبع نقش مهمی که این کشور می تواند در مبادلات تجاری بین المللی ایفا نماید، این کشور به دو کنوانسیون مهم در زمینه حمل و نقل ریلی ملحق گردیده است تا بتواند از طریق حمل و نقل ریلی با جهان خارج در ارتباط باشد.

پس مشاهده می گردد که در نظام حقوقی ایران علاوه بر قوانین داخلی که شرح آن ها در بخش های بعدی خواهد رفت، در قراردادهای حمل و نقل ریلی که بین ایران و کشورهای دیگر وجود دارد، یکی از دو کنوانسیون که ایران به آن ملحق شده است حاکم خواهد بود و یا ممکن است حسب مورد هر دو کنوانسیون حکمفرما خواهند بود در صورتی که مسیر حرکتی قطار از کشوری باشد که مقررات کنوانسیون کوتیف<sup>۱</sup> را اجرا می نماید و مقصد آن کشوری باشد که مقررات کنوانسیون<sup>۲</sup> SMGS را اجرا می نماید و در بین مسیر از کشور ایران عبور نماید، و در صورت بروز اختلاف محاکم کشور ایران مقررات داخلی ایران در صورت حمل و نقل داخلی و در صورت بین المللی بودن حمل و نقل ریلی مقررات کنوانسیون های مذکور را حسب مورد اجرا خواهند نمود. در این رساله تحقیقی سعی شده است تا با معرفی قوانین مرتبط با حمل و نقل ریلی چه در حقوق داخلی و چه در حقوق بین المللی که مرتبط با نظام حقوقی ایران می باشد و تشریح نقش و جایگاه متصدی و مسئولیت های مدنی متصوره برای وی در این قوانین و مقایسه موارد مذکور در این قوانین با یکدیگر، امکان مطالعه و تحقیق جهت آگاهی از مسئولیت متصدی حمل ریلی فراهم شود تا دست اندرکاران حمل و نقل و متخصصینی هم چون وکلا، قضات، شرکت های حمل و نقل، بیمه گران و تجار بتوانند با داشتن منبعی جامع و کامل اطلاعات حقوقی مورد نیاز خود را پیرامون مسئولیت مدنی متصدی حمل و نقل ریلی کسب نمایند.

در این مقاله با استفاده از تحقیق کتابخانه ای (اعم از مطالعه کتاب و مراجعه به پایگاه های اطلاع رسانی اینترنتی) سعی در مقایسه جنبه های حقوقی مسئولیت مدنی متصدی حمل ریلی گردیده است تا با انجام مقایسه های تطبیقی میان نکات افتراق و شباهت های قوانین مختلف اعم از داخلی و بین المللی نواقص و نقاط ضعف قوانین این قوانین شناخته شود و با الهام گرفتن از یکدیگر، پیشنهادهایی جهت تکمیل و رفع نواقص این قوانین صورت گیرد.

---

۱ شرح کنوانسیون در بخش های بعدی خواهد آمد.  
۲ شرح کنوانسیون در بخش های بعدی خواهد آمد.

## هدف

هدف از نگارش این پایان نامه هدایت ذهن پرسشگرانی می باشد که به دنبال یافتن منابع حقوقی در زمینه حمل ریلی چه در عرصه داخلی و بین المللی می باشند، و توضیح این مطلب است که چه مسئولیتی به لحاظ حقوقی متوجه متصدی حمل ریلی در این قوانین می باشد(اعم از مقررات داخلی و بین المللی) و با مقایسه تطبیقی مسئولیت حقوقی متصدیان در این قوانین به صورت مجزا و جداگانه، درک بهتری نسبت نکات افتراق و تشابه این مقررات در زمینه مسئولیت حقوقی ایجاد گردد.

در صورت بروز اختلاف میان طرفین قرار داد حمل ریلی ، چه قانونی تعیین کننده میزان و نوع مسئولیت طرفین می باشد؟متصدی حمل ریلی در صورت تخلف از تعهدات قرار دادی خویش از قبیل ورود خسارت به کالا یا مسافر ، کسری وزن کالا ، تاخیر در تحویل کالا، مفقود شدن کالا، آسیب دیدن یا مفقود شدن توشه، تاخیر در تحویل توشه، ورود جراحات به مسافرین چه مسئولیتی را بر عهده دارد؟ میزان مسئولیت متصدی در صورت وقوع خسارات تا چه حد است؟نحوه ی جبران خسارت چگونه است؟این ها نمونه سئوالاتی هستند که در مباحث مربوط به مسئولیت متصدی حمل ریلی مطرح می گردند. هدف از نگارش این رساله پاسخگویی به این سئوالات با توجه به فروض مختلف مسئولیت در قوانین مختلف داخلی و بین المللی در زمینه حمل ریلی می باشد.

## پیشینه تحقیق

در مورد تحقیق در موضوع حال حاضر، با تحقیقاتی که اینجانب در کتابخانه های دانشگاه های سراسر کشور انجام داده و با مراجعه سایت [www.Irandoc.com](http://www.Irandoc.com) که مرجع اصلی اطلاع رسانی در مورد پایان نامه های سراسر کشور می باشد، تا کنون تحقیقی در مورد مسئولیت های مدنی متصدی حمل ریلی انجام نگرفته است. البته کتاب بسیار ارزشمندی در زمینه مسئولیت مدنی متصدی حمل با عنوان «مسئولیت مدنی متصدیان حمل و نقل زمینی جاده- ریل» تألیف جناب آقای دکتر توفیق عرفانی موجود می باشد، که بسیار برای اینجانب در تهیه این پایان نامه راهگشا بوده و مرجع اصلی برای تدوین این کار تحقیقی بوده است. البته کتاب فوق الذکر چون به هر دو نوع حمل و نقل هم جاده ای و هم ریلی پرداخته است بسیار عمیق در زمینه حمل ریلی به توضیح مطالب پرداخته نشده است و بیشتر به توضیح مسئولیت متصدی حمل جاده ای و مقررات بین المللی کنوانسیون<sup>1</sup> CMR که مربوط به حمل بین المللی جاده است پرداخته شده است و در مورد کنوانسیون SMGS و مسئولیت مدنی متصدی حمل در این مقررات سخن به میان نیامده است.

در زمینه کنوانسیون SMGS قبلاً پایان نامه ای تحت عنوان «بررسی مقررات حقوقی حاکم بر حمل و نقل بین المللی کالا از طریق راه آهن در موافقت نامه های میان ایران و کشورهای آسیای میانه» توسط آقای سعید اسفندیار کناری در سال تحصیلی ۱۳۸۳-۱۳۸۲ در دانشکده حقوق واحد تهران مرکز دانشگاه آزاد اسلامی تألیف گردیده است. این پایان نامه دارای مطالب بسیار سودمندی در زمینه مقررات کنوانسیون SMGS است، که البته نگارنده پایان نامه مذکور را بیشتر از حیث جنبه های روابط کشورها با یکدیگر به لحاظ حمل و نقل ریلی و مسائل استراتژیک مورد بررسی قرار داده و علت آن این مطلب است که این پایان نامه مربوط به رشته حقوق بین المللی در مقطع کارشناسی ارشد بوده و بیشتر از دیدگاه حقوق بین الملل مورد بررسی و مطالعه

---

1 Convention Relative au Contract de Transport International de Merchandises par voie de Route



قرار گرفته و کمتر به مسائل حقوقی و خصوصاً مسئولیت متصدی حمل به لحاظ حقوقی پرداخته شده است.<sup>۱</sup>

پس با توجه به پیشینه تحقیق مشخص می گردد که تا کنون تحقیق جامع و کاملی که مسئولیت مدنی متصدی حمل ریلی در قوانین ایران<sup>۲</sup> را مورد بررسی قرار دهد، در تاریخ تحقیقات و پژوهش های حقوقی ایران وجود نداشته است.

در این پژوهشنامه تحقیقاتی سعی شده است تا قوانین داخلی ایران خصوصاً آئین نامه تعرفه حمل مسافر و کالا با راه آهن و کنوانسیون های SMGS و کوتیف هر کدام به صورت جداگانه و جزء جزء و در فصول بعدی به صورت تطبیقی و مقایسه از لحاظ مسئولیت مدنی متصدی حمل، مورد تجزیه و تحلیل قرار گیرند.

---

1 Http: // bank 1.irandoc.uc.ir

۲ به موجب ماده ۹ق. مدنی ایران، مقررات عهدی که بر طبق قانون اساسی بین دولت ایران و سایر دول منعقد شده باشد در حکم قانون است، پس کنوانسیون های کوتیف و SMGS جزو قوانین کشور ایران می باشند.

## روش کار تحقیق

روش کار تحقیقی که در این پژوهشنامه از آن استفاده گردیده، ترکیبی از تحقیقات کتابخانه ای و میدانی بوده است.

البته بیشتر در این تحقیق، اطلاعات به دست آمده با مراجعه سایت های اینترنتی تهیه گردیده، که اغلب این سایت ها، سایت سازمان های اجرا کننده مقررات هر دو کنوانسیون هستند و مهمترین سایتی که مرجع این اطلاعات می باشد سایت سازمان CTI که مربوط به سازمان هماهنگی برنامه های خطوط قطار در اروپا می باشد، که البته به نظر می رسد که روشی به کار گرفته شده یعنی استفاده از منابع اینترنتی و پایگاهی اطلاع رسانی خود مصداق کتابخانه دیجیتال باشد، که زیر مجموعه تحقیق کتابخانه ای است. از نظر میدانی بودن تحقیقات باید اذعان داشت بسیاری از مطالب استفاده شده در این پژوهشنامه، از طریق شفاهی به دست آمده است که البته پرسشنامه ای در این زمینه تنظیم نگردیده است؛ اما اطلاعات به دست آمده معمولاً از طریق اشخاص دست اندرکار مانند شرکت های حمل و نقل، تجار و مسئولین اداره راه آهن جمهوری اسلامی ایران و پرسش های شفاهی انجام گرفته از ایشان تهیه گردیده است. متن قوانین داخلی مانند تعرفه حمل مسافر و کالا با راه آهن از طریق مراجعه به کتابخانه مرکزی اداره راه آهن و آئین نامه وظایف کمیسیون ثابت تعرفه و آئین نامه پرداخت غرامات و خسارات از طریق مراجعه به دفتر حقوقی اداره راه آهن تهیه گردیده است.

قوانین داخلی دیگر نیز در کتب قوانین موجود است و با مراجعه مجموعه های قوانین مورد استفاده قرار گرفته است و یک سری مقالات در زمینه صنعت حمل و نقل و کتب تخصصی و ویژه نامه های تخصصی با مراجعه به کتابخانه های اتاق بازرگانی ایران<sup>1</sup> و وزارت بازرگانی، وزارت راه و ترابری و سامانه حمل و نقل کشوری مورد استفاده و تهیه قرار گرفته است.

### فرضیه:

در مسئولیت مدنی متصدی حمل و نقل همیشه فرض بر آن است که متصدی مسئول به رسانیدن صحیح و سالم کالا یا مسافر از مبدا به مقصد می باشد و این تعهد ناشی از قرارداد می باشد. تنها موردی که می تواند متصدی حمل را مسئولیت مبرا نماید رخ دادن حوادثی است که هیچ متصدی حمل مواظبی نمی توانسته است از پیشامد این حوادث جلوگیری نماید؛ با مطالعه قوانین مختلف اعم از کنوانسیون های بین المللی و قوانین کشورهای بین المللی و قوانین کشورهای حقوق موضوعه می توان این اصل پی برد، اما در قوانین داخلی ایران در زمینه حمل و نقل ریلی و قانون مدنی تا حدودی از این اصل عدول گردیده و مسئولیت متصدی حمل ریلی را در زمره مسئولیت امانت داران دانسته است.

لکن در فرض مسئولیت متصدی حمل همیشه این نکته مد نظر می باشد که متصدی می بایست کالا یا مسافر را طی قرارداد حمل و نقل صحیح و سالم به مقصد برساند و در مقررات داخلی و بین المللی مرتبط با حمل ریلی این موارد دقیقاً وجود دارد.

بخش اول- ماهیت حقوقی مسئولیت مدنی متصدی حمل و نقل

همان طور که می دانیم در هر مورد که شخص ناگریز از جبران خسارت دیگری باشد، می گویند در برابر او مسئولیت مدنی دارد<sup>۱</sup>. بر مبنای این مسئولیت، رابطه دینی ویژه ای بین زیان دیده و مسئول به وجود می آید؛ زیان دیده طلبکار و مسئول بدهکار می شود و موضوع بدهی جبران خسارت است که به طور معمول با دادن پول انجام می پذیرد و در ایجاد این رابطه دینی، اراده هیچ یک از آن دو حاکی نیست.

مسئولیت مدنی توسط علمای علم حقوق به دو شعبه مهم تقسیم گردیده است که عبارتند از:<sup>۲</sup>

(۱) قراردادی (۲) خارج از قرارداد

۱- **مسئولیت قراردادی:** در نتیجه اجرا نکردن تعهدی که از عقد ناشی شده است به وجود می آید. مسئولیت قراردادی عبارت از تعهدی است که در نتیجه تخلف از مفاد قرارداد خصوصی برای اشخاص ایجاد می شود. تعهدی که نقض شده و ناشی از قرارداد است «تعهد اصلی» نامیده می شود و تعهدی که به سبب نقض قرارداد بر عهده مدیون قرار می گیرد، تعهد ثانوی یا فرعی نام گرفته است تا از تعهد اصلی متمایز شود.

۲- **مسئولیت قهری:** در جایی که دو شخص باهم پیمانی ندارند و یکی از آن دو به عمد یا خطا، به دیگری زیان می رساند، مسئولیت را غیر قراردادی یا خارج از قرارداد می نامند. مسئولیت قهری به موجب قانون است که برای تمام افراد مقرر شده است و تخلف از تکالیف قانونی موجب مسئولیت متخلف در برابر زیان دیده می باشد.

- پس ملاحظه می گردد تفاوت مسئولیت مدنی قراردادی و مسئولیت مدنی قهری در آن است، که ریشه مسئولیت در مسئولیت قراردادی، وجود قرارداد و پیمان میان زیان دیده و مسئول می باشد

---

۱ کاتوزیان، ناصر، الزام های خارج از قرارداد، ضمان قهری، مسئولیت مدنی، غصب و استیفاء، انتشارات دانشگاه تهران، چاپ پنجم ۱۳۸۵، صفحه ۴۶، شماره ۷  
۲ منبع پیشین، صفحه ۷۲، ش ۱۴