

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ



دانشگاه قم

دانشکده آموزشهای الکترونیک

پایان نامه دوره کارشناسی ارشد حقوق خصوصی

عنوان:

مسئولیت مدنی ناشی از حمل و نقل کالاهای خطرناک

در حقوق ایران

استاد راهنما:

جناب آقای دکتر حسین همت کار

استاد مشاور:

جناب آقای دکتر مصطفی بختیاروند

نگارش:

ایمان شهبواری بمی

زمستان - ۱۳۹۱

تقدیم به همسر عزیزم

پس از حمد و ثنای الهی، در کمال احترام و ادب مراتب سپاس و
قدردانی خود را از استاد محترم راهنما جناب آقای دکتر همت کار،
استاد محترم مشاور جناب آقای دکتر بختیاروند و استاد محترم داور
جناب آقای دکتر شریعتی ابراز می نمایم، خداوند توفیقات روزافزون و
طول عمر با عزت به ایشان اعطا نماید.

چکیده

حمل و نقل و مسئولیت مدنی ارتباطی تنگاتنگ دارند، این رابطه در حمل و نقل کالاهای خطرناک واجد اهمیت ویژه ای است. اهمیت مسئولیت مدنی ناشی از حمل و نقل کالاهای خطرناک به جهت ایجاد محیط خطرناک، سنگین بودن خسارات وارده و توسعه روزافزون تولید و جابجایی این مواد در ایران و جهان است. کالاهای خطرناک تهدیدی جدی برای سلامتی انسان و محیط زیست هستند در کشور ما با توجه به روند صنعتی شدن و واقع شدن در مسیر ترانزیت، این جابجایی ها با حجم بالا در حال انجام است، لیکن وضع قانون برای ضابطه مند نمودن مالکیت و حمل و نقل این کالاها تاکنون مغفول مانده است و به تصویب آیین نامه توسط هیات دولت اکتفا شده است. حمل و نقل کالاهای خطرناک می تواند ایجاد کننده دو نوع مسئولیت مدنی باشد: الف) مسئولیت قراردادی بین مالک و متصدی حمل و نقل ب) مسئولیت مدنی قهری ناشی از خسارات وارده از کالاهای مورد حمل به اشخاص ثالث و محیط زیست. در قوانین مدنی و تجارت مقررات ویژه ای برای مسئولیت مدنی اشخاص مرتبط با حمل و نقل کالاهای خطرناک و مسئولیت قهری ناشی از حوادث این مواد وجود ندارد و باید به قواعد عمومی مراجعه کرد. تلاش برای پیوستن ایران به کنوانسیون های بین المللی مختلف مرتبط با حمل و نقل کالاهای خطرناک جبران کننده خلا قانونی موجود نیست زیرا این کنوانسیون ها به بیان تعهدات فرعی برای ایمنی هر چه بیشتر حمل این کالاها اشاره می کنند و نظام حقوقی مشخصی برای مسئولیت مدنی ارائه نمی کنند. با توجه به ناکارآمدی قوانین فعلی ایران در مورد مسئولیت مدنی ناشی از حمل و نقل کالاهای خطرناک باید قانونی جدید که مسئولیت اشخاص مرتبط و مسئولیت در مقابل محیط زیست و اشخاص ثالثی که از کالاهای خطرناک در حین حمل، آسیب یا خسارت می بینند تصویب شود و مالک و متصدی حمل و نقل مکلف به بیمه مسئولیت مدنی ناشی از مالکیت و حمل و نقل کالاهای خطرناک باشند تا در نتیجه اعسار خوانده، جبران زیان متضرر از حادثه غیر ممکن نشود.

واژگان کلیدی : مسئولیت مدنی، حمل و نقل کالا، کالاهای خطرناک، حقوق ایران

فهرست مطالب

صفحه	عنوان
۱	مقدمه.....
۲	۱. بیان مسئله.....
۴	۲. پیشنهاد انجام کار.....
۵	۳. ضرورت انجام تحقیق.....
۶	۴. پرسشهای تحقیق.....
۷	۵. فرضیات.....
۷	۶. روش تحقیق.....
۸	۷. سازماندهی تحقیق.....
۹	فصل اول: کلیات.....
۱۰	۱-۱- مفهوم مسئولیت مدنی.....
۱۲	۲-۱- تبیین اصطلاحات مرتبط با حمل و نقل کالاهای خطرناک.....
۱۲	۱-۲-۱- کالا.....
۱۳	۲-۲-۱- خسارت آلودگی.....
	۱-۲-۲-۱- آلودگی.....
۱۴	هوا.....
۱۵	۱-۲-۲-۲- آلودگی آب.....
۱۵	۱-۲-۲-۳- آلودگی خاک.....
۱۶	۱-۲-۳- تعریف کالا یا ماده خطرناک.....

- ۱۸-۲-۳-۱- شیمیایی ها ۱۸
- ۱۹-۲-۳-۲- مواد زائد (زباله ها) ۱۹
- ۱۹-۲-۳-۳- مواد رادیواکتیو ۱۹
- ۲۰-۲-۳-۴- ارگانیزم های اصلاح شده بیولوژیکی ۲۰
- ۲۰-۲-۴- متصدی حمل و نقل ۲۰
- ۲۲-۳-۱- جایگاه کالاهای خطرناک در حقوق ایران و مقررات بین المللی ۲۲
- ۱-۳-۱- احصاء مصادیق کالاهای خطرناک در حقوق ایران

۲۲.....

- ۳-۱-۱- الحاقیه کنوانسیون بازل درباره کنترل انتقالات برون مرزی مواد زاید زیان بخش و دفع آنها ۲۳

- ۱-۳-۱-۲- بند ب ماده « ۱ » آیین نامه اجرایی حمل و نقل جاده ای مواد خطرناک .. ۲۵
- ۱-۳-۲- اقدامات سازمان ملل متحد جهت نظم بخشی به حمل و نقل کالاهای خطرناک ۲۷
- ۱-۳-۳- مقررات حاکم بر حمل و نقل کالاهای خطرناک در حقوق ایران ۲۹

فصل دوم: شرایط و مبنای مسئولیت مدنی مالک و متصدی حمل و نقل کالاهای

خطرناک ۳۲

- ۲-۱- شرایط تحقق مسئولیت ۳۳
- ۲-۱-۱- مسئولیت مدنی قهری ناشی از حمل و نقل کالاهای خطرناک ۳۹
- ۲-۱-۱-۱- نظریه تقصیر ۳۹
- ۲-۱-۱-۲- نظریه ایجاد خطر ۴۱
- ۲-۱-۱-۳- نظریه مسئولیت محض ۴۲
- ۲-۱-۱-۴- نظریه تضمین حق ۴۳
- ۲-۱-۱-۵- تحلیل اقتصادی مسئولیت مدنی حمل و نقل کالاهای خطرناک (مقایسه نظریات تقصیر و خطر) ۴۴
- ۲-۱-۱-۶- تحلیل موضوع در حقوق ایران ۴۸
- ۲-۱-۱-۶-۱- مسئولیت مدنی متصدی حمل و نقل و مالک کالای خطرناک نسبت به محیط زیست ۴۹

۵۴	۱-۱-۱-۲-۶-۲- بررسی بند ۶ ماده ۵۵ قانون دریایی
۵۲	۲-۲- مسئولیت مدنی قراردادی ناشی از حمل و نقل کالاهای خطرناک
۵۳	۱-۲-۲- وظایف مالک کالاهای خطرناک نسبت به متصدی حمل و نقل
۵۵	۱-۲-۲- ۱- آگاهی دادن نسبت به خطرناک بودن کالا
۵۷	۲-۲-۲- مسئولیت متصدی حمل و نقل نسبت به مالک کالای خطرناک
۵۸	۲-۲-۲- ۱- تعهدات متصدی حمل و نقل پیش از بارگیری
۵۸	۲-۲-۲- ۱- ۱- تعهد به انتخاب کارکنان شایسته
۶۰	۲-۲-۲- ۲- تعهدات متصدی حمل و نقل در زمان بارگیری و انتقال
۶۰	۲-۲-۲- ۲- ۱- دقت در بسته بندی
۶۱	۲-۲-۲- ۲- ۲- بسته بندی مواد و کالاهای پرخطر جهت حمل با هواپیما
۶۱	۲-۲-۲- ۳- ۲- دقت در انتخاب وسیله حمل و نقل
۶۳	۲-۲-۲- ۴- علامت گذاری کالاهای بسته ها و وسیله نقلیه
۶۵	۳-۲- مسئولیت مدنی مالک کالای خطرناک
۶۵	۳-۲- ۱- ماهیت مسئولیت مدنی مالک
۶۷	۲-۳-۲- تعهد ایمنی
۶۹	۴-۲- توزیع خسارات ناشی از حمل و نقل کالاهای خطرناک
۶۹	۴-۲- ۱- حقوق تطبیقی
۷۲	۴-۲- ۲- حقوق ایران

فصل سوّم : آثار مسئولیت و موارد رافع مسئولیت..... ۷۶

۷۷	۳- ۱- آثار مسئولیت
۷۷	۳- ۱- ۱- جبران خسارت
۷۸	۳- ۱- ۱- ۱- اعاده وضع
۷۹	۳- ۱- ۲- دادن معادل
۷۹	۳- ۱- ۳- از بین بردن منبع ضرر
۸۰	۳- ۱- ۴- جبران خسارت در آسیب های زیست محیطی
۸۰	۳- ۲- ۱- بیمه مسئولیت مدنی
۸۲	۳- ۲- ۱- ۱- بیمه مسئولیت مدنی متصدی حمل و نقل کالاهای خطرناک در حقوق ایران

۸۳	۲-۳- بررسی عوامل رافع مسئولیت
۸۴	۱-۲-۳- معافیت های قانونی
۸۴	۲-۳-۱-۱- اشتباه، غفلت و یا تقصیر شخصی غیر از متصدی حمل و نقل
۸۶	۲-۳-۱-۲- وضعیت خاص کالاهای در حال حمل
مسئولیت	۲-۳-۲- معافیت ناشی از شرط ضمن عقد (شرط های محدود کننده و ساقط کننده
۸۸)
۹۰	۳-۲-۳- معافیت ناشی از فورس ماژور (قوه قاهره)
۹۳	۳-۲-۴- معافیت ناشی از مرور زمان
۹۴	۳-۳- طرح دعوا
۹۵	۳-۳-۱- دادگاه صالح
۹۷	نتیجه گیری و پیشنهادات
۱۰۱	فهرست منابع و مآخذ
۱۰۶	پیوست ها

فهرست اختصارات

ق . م قانون مدنی

ق . آ . د . م قانون آیین دادرسی دادگاههای عمومی و انقلاب در امور مدنی

ق . م . م قانون مسئولیت مدنی

ق . م . ا قانون مجازات اسلامی

ق . ت قانون تجارت

C.M.R کنوانسیون قرارداد حمل و نقل بین المللی کالا از طریق جاده مصوب ۱۳۷۶/۴/۲۹

C.I.M کنوانسیون بین المللی حمل و نقل کالا به وسیله راه آهن

مقدمه

در مقدمه به اختصار موضوع تحقیق، مطالعات انجام شده، فرضیات و پیشینه انجام کار بیان می‌شود.

۱. بیان مسئله

عمر کره زمین میلیونها سال است لیکن در صد سال اخیر تخریبی که انسان به این کره خاکی وارد کرده است بسیار زیاد است. آسیب از انقراض جانداران تا تخریب خاک و آلوده کردن آن به مواد هسته ای و میکروبی دارای تنوع است، به گونه ای که یادآوری کننده اظهارات فرشتگان هنگام خلقت انسان است^۱. در این فرایند علاوه بر محیط زیست، جان و اموال انسان ها نیز مورد تهدید قرار گرفته است.

جایجایی اسلحه و مهمات جنگی، اسیدها، مواد رادیو اکتیو، مواد شیمیایی، مواد نفتی و سایر مواد خطرناک روزانه با حجم بالا در حال انجام است، علاوه بر این پیشرفت تکنولوژی و

۱. آیه ۳۰ سوره مبارکه بقره: « هنگامی که پروردگارت به فرشتگان گفت: من در روی زمین جانشینی قرار خواهم داد فرشتگان گفتند: پروردگارا آیا کسی را در آن قرار می دهی که فساد و خونریزی کند؟ ما تسبیح و حمد تو را بجا می آوریم و تو را تقدیس می کنیم، پروردگار فرمود: « من حقایقی را می دانم که شما نمی دانید.»

تولید ماشین آلات قدرتمند موجب شده است که کالاهایی تولید شود که حمل و نقل آنها خطرناک است هر چند خود فی نفسه خطرناک نیستند مانند حمل و نقل آهن آلات، همچنین امکان حمل و نقل کالاهایی که حمل و نقل آنها تا امروز ممکن نبوده است اکنون فراهم شود (جابجایی های عظیم).

سوالی که در اینجا به ذهن خطور می کند این است: آیا در حقوق ایران قوانین موجود قادر به پاسخگویی به اقسام نوین حمل و نقل کالاهای خطرناک هستند یا خیر؟ اگر پاسخ منفی است راه حل چیست؟ این پرسش اساسی ترین سوالی است که سعی در یافتن پاسخ آن داریم.

لازم به ذکر است با توجه به وضعیت خاص این کالاها ضرر و زیان وارده به اشخاص بسیار سنگین است. در خصوص محیط زیست نیز خسارات برخی مواقع چنان است که حتی گذشت صدها سال نیز موجب برگشت به وضع اولیه نخواهد شد. میل بشر به کسب سود و منفعت بیشتر، ایجاد شرکت های قدرتمند و کنسرسیوم های مالی عظیم که بعضاً سرمایه آنها از کشورها بیشتر است، رشد جمعیت و عوامل متعدد دیگر موجب تولید کالاهای خطرناک و تبعاً حمل و نقل آنهاست.

تلاش برای قانونمند شدن این حمل و نقل سالها پیش شروع شده است در سطح بین المللی نسبت به بعد داخلی این تلاش ها چشمگیرتر است، از جمله می توان به کنوانسیون بازل^۱ درباره کنترل انتقالات برون مرزی مواد زاید زیان بخش و دفع آنها مصوب ۲۲ مارس ۱۹۸۹ که ایران در تاریخ ۱۳۷۱/۶/۳۱ به این کنوانسیون پیوسته است و کنوانسیون بین المللی مسئولیت مدنی ناشی از خسارت آلودگی نفتی (۱۹۶۹) اشاره کرد. در سطح داخلی می توان به اصل پنجاهم قانون اساسی^۲ و کنوانسیون های بین المللی که ایران به آنها پیوسته و همچنین آیین نامه حمل و نقل جاده ای مواد خطرناک مصوب ۱۳۸۰ هیات دولت اشاره کرد.^۳

1. basel convention

۲. اصل پنجاهم: در جمهوری اسلامی، حفاظت محیط زیست که نسل امروز و نسلهای بعد باید در آن حیات اجتماعی رو به رشدی داشته باشند، وظیفه عمومی تلقی می گردد. از این رو فعالیتهای اقتصادی و غیر آن که با آلودگی محیط زیست یا تخریب غیر قابل جبران آن ملازمه پیدا کند، ممنوع است.

۳. جهت مشاهده متن آیین نامه به پیوست ها مراجعه شود.

۲. پیشینه انجام کار

نظام‌های حقوقی مختلف در دنیا تحولات فراوانی در مسئولیت مدنی داشته‌اند. نظریه تقصیر سالها در مسئولیت مدنی حاکم بود ولی با پیشرفت جوامع و ایجاد محیط‌های جدید صنعت و کسب و کار، نظریات جدید ارائه و پذیرفته شد. صنعتی شدن در غرب تولید فراوان کالاها و رقابت را در پی داشت، در این بین تولید کالاهای معیوب، موجب ضرر به مصرف‌کنندگان و طرح دعاوی مطالبه خسارت و نتیجتاً ایجاد رویه قضایی در کشورهای صنعتی و علی‌الخصوص آمریکا شد. تولید کالاهای خطرناک و وضع قوانین در این خصوص همزمان رخ داد. هم‌اکنون کشورهایی مانند کانادا و استرالیا قانون حمل و نقل کالاهای خطرناک را تصویب کرده‌اند. در اتحادیه اروپا حمل و نقل این کالاها ضابطه مند شده است. قانونگذار ایران همگام با تحولات جهانی پیش رفته است و در عرصه‌های مختلف با توجه به شرایط جدید از قواعد سنتی عدول کرد و قوانین نوین وضع کرد از جمله می‌توان به روابط کارگر و کارفرما، حوادث ناشی از رانندگی و ... اشاره کرد. در تحولات ناشی از حمل و نقل کالاهای خطرناک قانونگذار تا کنون قدم‌هایی را برداشته است از جمله می‌توان به پیوستن ایران به کنوانسیون بازل و الحاقیه این کنوانسیون درباره کنترل انتقالات برون مرزی مواد زاید زیان‌بخش و دفع آنها اشاره کرد، لیکن با توجه به تحولات سریع اجتماعی و ورود فناوری‌های نو به کشور اقدامات انجام شده کافی نیست، ضروری است مطالعات جدید انجام شود و حمل و نقل این کالاها که با حجم بسیار زیاد در حال انجام است ضابطه مند گردد و نظام حقوقی خاصی برای خسارات ناشی از این قسم حمل و نقل تعریف شود.

در کشور ما کتب مختلفی در زمینه‌ی مسئولیت مدنی و حمل و نقل نوشته شده است، از جمله می‌توان به دو کتاب مسئولیت مدنی (ضمان قهری) و مسئولیت ناشی از عیب تولید نوشته دکتر کاتوزیان و در زمینه حمل و نقل کالاها به پایان نامه آقای مهدی رضازاده فراشاه با عنوان «نظام بین‌المللی مسئولیت مدنی و جبران خسارات ناشی از حمل و نقل دریایی هیدروکربن‌ها» که در سال ۱۳۷۶ در دانشکده حقوق دانشگاه شهید بهشتی دفاع شده است، اشاره کرد. چون

کالاهای خطرناک از جمله پدیده های نو است بررسی مسئولیت مدنی ناشی از حمل و نقل کالاهای خطرناک کمتر صورت گرفته است. مطالعاتی در خصوص کالاهای معیوب و مسئولیت ناشی از تولید آنها و مسئولیت مدنی متصدیان حمل و نقل از حیث قراردادی انجام شده است لیکن نیاز است که مسئولیت مدنی ناشی از حمل و نقل کالاهای خطرناک به طور ویژه و همچنین مسئولیت مدنی غیر قراردادی متصدیان حمل و نقل و نیز سایر افراد دخیل در حادثه بررسی شود و مسئولین جبران خسارت مشخص گردند.

۳. ضرورت انجام تحقیق

بر اساس آمار منتشره سازمان ملل، در حدود نیمی از کلیه بارهایی که حمل می شوند متعلق به گروه مواد خطرناک می باشند. بسیاری از کشورها مانند کانادا و استرالیا قانون حمل و نقل کالاهای خطرناک را تصویب کرده اند. در کشور ما نیز بر اساس سالنامه آماری سال ۱۳۸۴، معادل هفده درصد کل بار حمل شده (حدود ۴۲۸۵۰ تن) به کالاهای خطرناک تعلق دارد. اهمیت این حمل و نقل و ضرورت تحقیق در این خصوص را با مثالی از قدرت آسیب مواد خطرناک بیان می کنیم: «یک لیتر روغن تحت شرایط نامطلوب می تواند صد هزار لیتر آب آشامیدنی را آلوده کند^۱». برخی از حوادث ناشی از حمل مواد خطرناک موجب آسیب هایی با ابعاد بین المللی شده اند، به عنوان مثال در حادثه غرق شدن کشتی نفت خام در فرانسه در سال ۱۹۷۸، ۲۲۰۰۰۰ لیتر نفت خام وارد اقیانوس شد، این حادثه موجب آلودگی عظیم اقیانوس و سواحل شد^۲.

افعال زیانبار می تواند موجب دو نوع مسئولیت حقوقی و کیفری شوند. هر چند این دو نوع مسئولیت ارتباط با یکدیگر دارند ولی ماهیتاً هدف آنها متفاوت است، هدف از مسئولیت کیفری تادیب بزهکار است ولی هدف در مسئولیت مدنی جبران خسارت می باشد. در ایران به مسئولیت

۱. وحید ابوالحسن نژاد و بابک میر بها و فرشید فریبرز عراقی، آشنایی با مفاهیم حمل و نقل کالاهای خطرناک، چاپ دوم، تهران: انتشارات اندیشه نگاران کیا، ۱۳۸۹، ص ۷.

2. peter watterstein. **Current trends in international civil liability for environmental damages**, Annual survey of international and comparative law: vol. 1, article 8, page 182 .

کیفری توجه زیادی شده است به نحوی که حتی بارها به ضرورت جرم زدایی از قوانین توسط مسئولین قوه قضاییه تذکر داده شده است. قانونگذار به مجازات بیش از ضرورت جبران خسارت و اخذ ضرر و زیان از خاطی توجه کرده است. وجود هزینه دادرسی بالاتر برای دعاوی مدنی نسبت به دعاوی کیفری موجب شده است که حتی مردم و ادارات دولتی نیز میل به طرح دعاوی کیفری به جای طرح دعاوی مسئولیت مدنی داشته باشند. ضرورت توجه به مسئولیت مدنی به عنوان گرایشی مهم در حقوق خصوصی و جلوگیری از بروز سوانح خطرناک در حالی که ما با رشد فزاینده تولید کالاهای خطرناک در کشور مواجه هستیم، توسعه‌ی حمل و نقل که امکان نقل و انتقال هر نوع کالایی را مهیا کرده است و نتیجتاً هر لحظه امکان رخ دادن حادثه وجود دارد^۱ و تصویب قوانین و آیین نامه های متنوع که بعضاً قوانین سابق را نسخ کرده اند، اهمیت موضوع و ضرورت انجام تحقیق رایگان می‌کنند. با بررسی کنوانسیون های مختلف اخیر التصویب در خصوص حمل و نقل، اعم از منطقه ای و جهانی، مشاهده می شود در قریب به اتفاق آنها به حمل و نقل کالاهای خطرناک اشاره شده است که حاکی از اهمیت موضوع در سطح بین المللی است.

۴. پرسشهای تحقیق

- ۱- مبنای مسئولیت مدنی خسارات ناشی از حمل و نقل کالاهای خطرناک چیست؟
خسارات احتمالی ناشی از حمل و نقل کالاهای خطرناک بر مبنای چه نظریه ای در حقوق ایران قابل جبران است، جبران ضرر و زیان آیا تابع قواعد عام است یا خیر و آیا قواعد و مقررات موجود پاسخگوی نیازهای جدید در حمل و نقل کالاهای خطرناک هستند.
- ۲- در حمل کالاهای خطرناک رابطه‌ی بین مسئولیت صاحب کالا و متصدی حمل و نقل چیست؟
حمل و نقل و انتقال کالاهای متعارف معمولاً منجر به خسارت به محیط زیست یا اشخاص نمی شود و در صورت بروز خسارت نیز، با توجه به ماهیت کالاها معمولاً زیان اندک است در این

۱. به عنوان مثال در سال ۱۹۹۴ به دلیل انفجار یک کامیون حامل یک میلیون عدد چاشنی در شان دونگ چین، پنج نفر کشته و نود نفر زخمی شدند و خانه های تا شعاع یکصد و هشتاد متری آسیب جدی و تا شعاع پانصد و هشتاد متری آسیب جزئی دیدند.

کالاها دولت در صورت وقوع خسارت نقشی در جبران خسارت ندارد، لیکن در حمل و نقل کالاهای خطرناک ضرر و زیان سنگین است و ضروری است رابطه حقوقی عوامل موثر در حادثه مشخص شود. در این قسم حمل و نقل ضرورت استفاده از بیمه مسئولیت مدنی وجود دارد تا جبران خسارت زیان دیده ممتنع نشود.

۵. فرضیات

- ۱- از حیث مسئولیت مدنی غیر قراردادی ناشی از حمل و نقل کالاهای خطرناک صرف وقوع و تحقق خسارت در حمل و نقل کالاهای خطرناک موجب مسئولیت تولیدکننده، مالک و متصدی حمل و نقل است، به عبارت دیگر مسئولیت محض است. حوادث در صورتی که موجب خسارات جانی یا مالی شوند تبعاً طرح دعوا در محاکم را در پی دارند، اشخاص مدعی دریافت خسارت می شوند و دادگاهها وظیفه سنگین مشخص کردن مسئول را دارند. به عنوان فرضیه، نظریه مسئولیت محض برای حوادث ناشی از کالاهای خطرناک در نظر گرفته شده است.
- ۲- تولیدکننده، صاحب کالا و متصدی حمل و نقل متضامناً مسئول جبران خسارت اشخاص ثالث هستند. پذیرش مسئولیت تضامنی این فایده را برای اشخاص ثالث دارد که راحت تر می توانند به مال از دست رفته، دست یابند.

۶. روش تحقیق

در این تحقیق بر اساس روش توصیفی - تحلیلی و با استفاده از منابع کتابخانه ای موضوع تحلیل گردیده است، از پایان نامه ها و مقالات مرتبط جهت غنای تحقیق استفاده شده است و در هر قسمت مقررات مربوط بیان و تحلیل شده است. از اینترنت، مقالات موجود در بانکهای اطلاعاتی و مجلات خارجی، کتابخانه های دانشگاههای تهران، قم، شهید باهنر کرمان، دادگستری کل استان کرمان و پژوهشکده حمل و نقل وزارت راه و شهرسازی استفاده شده است، به جهت اینکه مطلبی مغفول نماند به مراکز مختلف مانند سازمان حفاظت محیط زیست نیز مراجعه شد.

۷. سازماندهی تحقیق

با توجه به موضوع و اینکه نیاز به بررسی ابعاد مختلف موضوع است، پایان نامه در سه فصل و به شرح ذیل تنظیم شده است:

فصل اول: کلیات، نظر به اینکه موضوع پایان نامه شامل مفاهیم حقوقی و غیر حقوقی است، نیاز بود کالای خطرناک و مفاهیم مربوط اصطلاحات خاص حمل و نقل تعریف شوند، سپس مباحث تخصصی حقوقی مطرح گردند، تعریف مفاهیم در فصل اول آمده است، علاوه بر این تحولات حقوقی مربوط در عرصه بین المللی نیز بیان شد. در انتهای این فصل کنوانسیون های مربوط بیان شده است.

فصل دوم: شرایط و مبانی مسئولیت مدنی مالک و متصدی حمل و نقل کالاهای خطرناک، ناشی از این قسم حمل و نقل و نظرات مختلف بررسی شده و پس از بررسی موضوع از حیث اقتصادی نظر برگزیده بیان شده است. چون مبانی نظری هدایتگر اقدامات عملی است، بررسی نظریات مختلف مسئولیت مدنی و انتخاب نظریه مناسب در این فصل انجام شده است.

فصل سوم: موضوع پایان نامه در حقوق ایران است لذا ضروری بود علاوه بر مسائل نظری به طرح دعوا و مطالبه خسارت و موانعی که در مطالبه خسارت وجود دارد و همچنین موضوع مهم بیمه پرداخته شود لذا در این فصل مباحثی چون آثار مسئولیت، موارد رافع مسئولیت و طرح دعوی ناشی از حمل و نقل کالاهای خطرناک و موارد رافع مسئولیت بررسی شده است. در پایان پیوست ها ذکر شده است، در پیوست ها آیین نامه اجرایی حمل و نقل جاده ای مواد خطرناک مصوب ۲۲ اسفند ۱۳۸۰ هیات وزیران و اصلاحات بعدی و پروتکل (تشریفات) آمادگی، مقابله و همکاری در برابر سوانح آلودگی ناشی از مواد خطرناک و سمی مصوب ۲۰۰۰ میلادی (برابر با ۱۳۷۹ هجری شمسی)، مصوب بیست و پنجم فروردین ماه یک هزار و سیصد و هشتاد و نه مجلس شورای اسلامی به جهت ارتباط با موضوع ذکر شده اند.

فصل اوّل : کلیّات