



دانشگاه علامه طباطبائی

دانشکده حقوق و علوم سیاسی

پایان نامه برای دریافت درجه کارشناسی ارشد (M.A) در رشته حقوق تجارت بین الملل

عنوان:

بررسی تطبیقی موارد معافیت متصدی حمل و نقل هوایی و جاده ای در مقررات بین المللی و حقوق ایران

استاد راهنما:

دکتر منصور جبّاری

استاد مشاور:

دکتر فرهاد پروین

پژوهشگر:

مجید حسن نژاد

زمستان ۱۳۹۰

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

## علائم اختصاری

ق.م. ..... قانون مدنی

ق.ت. ..... قانون تجارت

سی.ام. آر. .... کنوانسیون قرارداد حمل و نقل بین المللی کالا از طریق جاده

سی.وی. آر. .... کنوانسیون حمل و نقل بین المللی مسافر و بار آن از طریق جاده

ج. .... جلد

ر.ک. .... رجوع کنید

ص. .... صفحه

ش. .... شماره

ق.م.م. .... قانون مسئولیت مدنی

۲.....مقدمه

۵.....سؤال اصلی

۵.....سؤالات فرعی

۶.....فرضیه اصلی

۶.....فرضیه های فرعی

۷.....سابقه پژوهش

۷.....اهداف پژوهش

۷.....روش پژوهش

۸.....تعریف مفاهیم

۹.....موانع و مشکلات پژوهش

۱۰.....سازماندهی پژوهش

## فصل اول : موارد معافیت متصدی حمل و نقل در حمل و نقل هوایی.....۱۲

مبحث اول : قوانین و نظام های مسئولیت حاکم بر حمل و نقل بین المللی و داخلی..۱۲

جزء اول: سیستم ورشو.....۱۵

- جزء دوم: کنوانسیون مونترال..... ۱۷
- جزء سوم : حقوق ایران..... ۱۹
- الف : برخورد مقررات قانون مدنی با قانون تجارت ..... ۲۰
- ب : مبانی مسئولیت متصدی حمل و نقل در حقوق ایران..... ۲۴
- مبحث دوم : معافیت های قانونی یا غیر قراردادی ..... ۲۶
- جزء اول : اتخاذ کلیه تدابیر لازم..... ۲۷
- جزء دوم : عدم امکان اتخاذ کلیه تدابیر لازم (فورس ماژور)..... ۳۲
- الف : شرایط تحقق فورس ماژور..... ۳۳
- ب : مصادیق فورس ماژور در حمل و نقل هوایی..... ۳۶
- جزء سوم : تقصیر زیان دیده..... ۳۸
- جزء چهارم: وضعیت جسمی مسافر و عیب مخفی کالا..... ۴۳
- جزء پنجم :گذشتن مهلت اقامه دعوا..... ۴۸
- جزء ششم : خطا در امر خلبانی و هندلینگ..... ۵۳
- مبحث سوم : عدم اعمال موارد معافیت متصدی در شرایط مسئولیت نامحدود..... ۵۴
- جزء اول: کوتاهی در تحویل به موقع بلیط حائز شرایط به مسافر..... ۵۵
- جزء دوم: کوتاهی در تحویل به موقع رسید حائز شرایط برای لوازم شخصی مسافر..... ۵۶

- جزء سوم: کوتاهی در تحویل بارنامه هوایی حائز شرایط..... ۵۷
- جزء چهارم: تخلف عمدی متصدی حمل و نقل..... ۵۸
- مبحث چهارم: افزایش یا کاهش قراردادی موارد معافیت از مسئولیت متصدیان حمل و نقل هوایی..... ۶۲
- جزء اول: کاهش، افزایش و یا سلب مسئولیت در سیستم ورشو..... ۶۲
- جزء دوم: کاهش، افزایش و یا سلب مسئولیت در کنوانسیون مونترال..... ۶۴
- جزء سوم: معافیت ناشی از شرط ضمن عقد در حقوق ایران..... ۶۵
- فصل دوم: موارد معافیت متصدی حمل و نقل جاده ای..... ۶۸
- مبحث اول: قوانین و نظام های مسئولیت حاکم بر حمل و نقل بین المللی و داخلی..... ۶۹
- جزء اول: مقررات بین المللی..... ۶۹
- الف: هدف و محدوده اجرای کنوانسیون سی.ام.آر..... ۷۱
- ب: موارد مسئولیت متصدی حمل و نقل..... ۷۳
- ج: دوره مسئولیت متصدی..... ۷۵
- د: مفهوم تلف، خسارت و تأخیر..... ۷۶
- و: افرادی که حق اقامه ی دعوا علیه متصدی را دارند..... ۷۷

- ی : بار اثباتی موارد معافیت ..... ۷۸
- جزء دوم : حقوق ایران ..... ۷۹
- مبحث دوم : موارد معافیت متصدی از مسئولیت ..... ۸۱
- جزء اول : عمل خطا کارانه یا غفلت خواهان و یا دستور العمل مدعی ..... ۸۱
- الف : عیب در بسته بندی ..... ۸۱
- ب : عیب در بارگیری و تخلیه ..... ۸۳
- جزء دوم : عیب ذاتی کالا ..... ۸۴
- جزء سوم : شرایط و اوضاع و احوال غیر قابل اجتناب (فورس ماژور) ..... ۸۵
- جزء چهارم : عیب وسیله نقلیه ..... ۸۷
- جزء پنجم : ریسک های خاص ..... ۸۸
- الف : وسیله نقلیه روباز ..... ۸۸
- ب : کالاهای حساس ..... ۸۹
- ج : حمل حیوانات زنده ..... ۸۹
- جزء ششم : کالاهای خطرناک ..... ۹۰
- جزء هفتم : عدم امکان اجرای قرارداد ..... ۹۲
- جزء هشتم : وجود مانع برای تحویل ..... ۹۶

- جزء نهم : اقدامات جایگزین اجرای قرارداد..... ۹۹
- الف : تخلیه: اتمام قرارداد حمل و نقل..... ۱۰۰
- ب : فروش کالا..... ۱۰۱
- ج : مسئولیت نقض شرایط مواد ۱۴-۱۶..... ۱۰۲
- د : هزینه‌ها..... ۱۰۵
- جزء دهم : معافیت ناشی از مرور زمان..... ۱۰۶
- الف : مرور زمان یک ساله..... ۱۰۶
- ب : مرور زمان سه ساله در مورد تخلف عمدی..... ۱۰۹
- ج : مرور زمان در خصوص کالاهایی که خسارت دیدند ولی تحویل مرسل‌الیه نشده‌اند..... ۱۱۰
- مبحث سوم : موارد عدم امکان استناد به دفاعیات..... ۱۱۲
- مبحث چهارم : توافق برای افزایش یا کاهش موارد معافیت از مسئولیت..... ۱۱۴
- نتیجه گیری..... ۱۱۶
- فهرست منابع..... ۱۲۰



## چکیده

متصدیان حمل و نقل مطابق مقررات بین المللی و مقررات داخلی در موارد مختلف از مسئولیت معاف می باشند که از جمله آنها اتخاذ کلیه اقدامات لازم از طرف متصدی، تقصیر مسافر یا صاحب کالا و یا موارد فورس ماژور می باشد. در زمینه بین المللی نسبت به حمل و نقل مسافر و کالا از طریق هوا کنوانسیون ورشو و مونترال حاکم می باشد که در مواد مختلف به صورت صریح یا ضمنی مواردی را که متصدی می تواند با استناد با آن خود را از مسئولیت برهاند مشخص کرده است. در حقوق داخلی ما نیز عمده موارد مربوط به معافیت متصدی حمل و نقل در قانون تجارت پیش بینی شده است که البته دارای نواقص و کاستی هایی می باشد که مورد بررسی قرار گرفته است. در زمینه حمل و نقل بین المللی کالا از طریق جاده نیز کنوانسیون سی. ام. آر و در خصوص حمل و نقل بین المللی مسافر از طریق جاده نیز کنوانسیون سی. وی. آر حاکم می باشد. مقررات بین المللی علاوه بر اینکه نسبت به مقررات داخلی کامل تر می باشند اصولاً هر گونه توافقی را در جهت افزایش موارد معافیت متصدی منع کرده اند که متأسفانه در حقوق داخلی ما چنین صراحتی وجود ندارد و حتی در موارد مختلفی چنین اختیاری را نیز به طرفین تفویض کرده است. سعی ما در این پایان نامه این است تا با بررسی موارد معافیت های مقرر در مقررات بین المللی آنها را با حقوق ایران تطبیق دهیم تا در صورت وجود کاستی ها و یا خلأ قانونی زمینه را برای تحول مقررات داخلی در این خصوص تسهیل کنیم.

## مقدمه

حمل و نقل چه در عرصه داخلی و چه در عرصه بین المللی به سه شیوه هوایی، دریایی و زمینی (جاده ای-ریلی) صورت می گیرد. ولی آنچه را که ما می خواهیم در این پایان نامه به آن پردازیم حمل و نقل هوایی و جاده ای می باشد. در حمل و نقل هوایی و جاده ای متصدی حمل و نقل دارای تعهداتی است که در صورت رعایت نکردن آن ها مسئول است. ولی در شرایط و اوضاع و احوال خاصی از مسئولیت معاف می باشد که برای روشن شدن مطلب خلاصه ای از آن ها را در حقوق داخلی و حقوق بین الملل بیان می کنیم. البته لازم به ذکر می باشد که در این پایان نامه تطبیق موارد معافیت متصدی حمل و نقل بین مقررات داخلی و بین المللی در خصوص موضوع می باشد به عبارت دیگر تطبیق بین حمل و نقل هوایی و جاده ای نمی باشد بلکه همانند آنچه که از موضوع پایان نامه نیز مشخص می باشد تطبیق و مقایسه بین مقررات داخلی و بین المللی در حمل و نقل هوایی و جاده ای می باشد. ولی ناگفته نماند که بین قواعد و مقررات حاکم بر حمل و نقل هوایی و جاده و جوه اشتراک و افتراقی وجود دارد. بدین صورت که در خصوص مقررات داخلی با توجه به اینکه عمده قواعد و مقررات حاکم در مورد حمل و نقل به صورت کلی در قانون تجارت بیان شده است تفاوت زیادی در مقررات داخلی در این خصوص وجود ندارد ولی در مقررات بین المللی با کنوانسیون های متفاوتی مواجه می باشیم که دارای مقررات متفاوت و متناسب با نوع حمل می باشند که به دلیل همین تفاوت ها نیز موارد معافیت از مسئولیت متصدی حمل و نقل نیز در پاره ای از موارد متفاوت از همدیگر می باشد به عنوان نمونه یکی از موارد معافیت متصدی حمل و نقل در کنوانسیون حمل و نقل بین المللی کالا از طریق جاده ریسک های خاص می باشد که مواردی مانند وسیله نقلیه روباز و کالاهای حساس را شامل می شود که چنین دفاعی برای متصدی حمل در مورد حمل و نقل بین المللی هوایی در کنوانسیون های مربوطه پیش بینی نشده است. ولی علی رغم تفاوت های ظاهری بین آنها در مبنا و هدف مشترک می باشند. بدین معنی که هدف اصلی کنوانسیون های بین المللی در خصوص حمل و نقل ایجاد قواعد و مقررات مشترک بین کشورها و جلوگیری از وجود قوانین متعارض می باشد که نتیجه آن نیز تسهیل در روابط تجاری بین کشورها و پیشرفت صنعت حمل و نقل می باشد.

مسئولیت متصدیان حمل و نقل بین المللی هوایی کالا و مسافر عمدتاً در حدود مسوولیت مقرر در کنوانسیون مربوط به یکسان کردن برخی از مقررات حمل و نقل هوایی بین المللی منعقد در ورشو (۱۹۲۹) و اصلاحیه های آن و همچنین کنوانسیون مونترال (۱۹۹۹) راجع به یکپارچه کردن برخی مقررات حمل و نقل بین المللی می باشد که این کنوانسیون به منظور روز آمدن و ادغام کنوانسیون ورشو و اسناد مرتبط با آن تدوین شده است. و طبق ماده واحده ای که در سال ۶۴ تصویب شد حمل و نقل داخلی هوایی نیز مشمول مقررات بین المللی گردید.

مطابق این اسناد متصدیان حمل و نقل مسئول خسارت وارده در طول مسیر حمل می باشند. همین اسناد مواردی را که متصدیان حمل و نقل از مسوولیت معاف هستند را نیز ذکر کرده است که در این پژوهش به بررسی و تحلیل این موارد خواهیم پرداخت من جمله این که در ماده ۲۰ کنوانسیون ورشو شرط معافیت متصدی را اتخاذ کلیه تدابیر لازم یا عدم امکان اتخاذ چنین تدابیری دانسته است که بررسی خواهد شد که منظور اتخاذ تدابیر لازم چیست چرا که در تفسیر آن به شدت اختلاف وجود دارد و می خواهیم بدانیم کدامیک از این معانی با فلسفه تدوین کنوانسیون و نیازهای روز جوامع بیشتر همخوانی دارد. همچنین به بررسی شرط دوم معافیت یعنی فورس مازور و شرایط تحقق آن خواهیم پرداخت. علاوه بر دو مورد اتخاذ کلیه تدابیر لازم و فورس مازور موارد دیگری از جمله تقصیر خواهان، عیب مخفی کالا، هواپیما ربایی و اعتراض خارج از موعد گیرنده کالا ممکن است معافیت متصدی را موجب گردد که در این تحقیق بررسی خواهد شد.

سپس به بررسی معافیت ناشی از شرط ضمن عقد خواهیم پرداخت تا ببینیم تا چه اندازه ای طرفین در تنظیم قرارداد و حدود و صغور مسوولیت اراده آزاد دارند.

حمل و نقل بین المللی جاده ای کالاها نیز مشمول کنوانسیون راجع به قرارداد برای حمل بین المللی جاده ای کالاها (سی ام آر) است؛ که به تاریخ ۱۹ می ۱۹۵۶ در ژنو به امضا رسید که از پنجم ژوئن ۱۹۶۷ به اجرا درآمد. سی ام آر زمانی نسبت به قرارداد حمل معرض جاده ای توسط وسایط نقلیه اعمال می شود که به نحو مشخص شده قرارداد، محل تحویل گرفتن و تحویل دادن کالاها در دو کشور متفاوت تعیین شده باشد، مشروط به این که حداقل یکی از آن ها یک طرف متعاقد باشد یعنی کشوری باشد که کنوانسیون را قبول کرده

است. طبق کنوانسیون مذکور متصدی حمل در یک پریود زمانی که کالاها را تحویل می گیرد تا زمانی که آن ها را تحویل می دهد مسئولیت تلف جزئی یا کلی کالاها و خسارت دیدن آن ها و تاخیر در تحویل آن هاست.

اما در صورتی که تلف شدن خسارت دیدن یا تأخیر به دلایل زیر باشد متصدی حمل مسوولیتی ندارد:

۱. بر اثر عمل خطاکارانه یا تقصیر مدعی
۲. بر اثر دستورات مدعی بدون اینکه آن دستورات در نتیجه عمل خطاکارانه یا تقصیر متصدی حمل داده شده باشد.
۳. بر اثر عیب ذاتی کالاها
۴. بر اثر اوضاع و احوالی که متصدی حمل نمی توانسته از آن ها اجتناب کند و او قادر نبوده که از پیامدهای آن اوضاع و احوال جلوگیری کند.

ولی در صورتیکه تلف، خسارت یا تأخیر در نتیجه وضعیت معیوب وسیله نقلیه باشد متصدی حمل نمی تواند به هیچیک از وقایعی که او را از مسئولیت بری می سازد تکیه کند. بعلاوه متصدی حمل به دلیل عمل خطاکارانه یا تقصیر شخصی که وی وسیله نقلیه را اجاره کرده یا نمایندگان یا مستخدمان شخص اخیر مسوولیت از آن ها ساقط نمی شود. علاوه بر این ها، سی. ام. آر. حاوی فهرستی از خطرهای احتمالی ویژه است که متصدی حمل را از مسوولیت به دور می کند. از جمله استفاده از وسایل نقلیه روباز، به هنگامی که استفاده از آن ها به صراحت در یادداشت احتمالی کالاها مورد توافق قرار گرفته و به طور مشخص ذکر شده است که در این تحقیق تمامی این موارد بررسی خواهد شد و این که تحت چه شرایطی متصدی حمل می تواند به این موارد معاف کننده استناد کند و این که بار اثبات آن ها بر عهده کدام طرف می باشد و توافق طرفین تا چه حد می تواند این موارد معافیت را گسترش دهد یا آن ها را محدودتر کند. همچنین برای درک بهتر مطالب توافق های داخلی بین متصدیان حمل را از توافقات متصدیان حمل با صاحب کالا یا فرستنده یا گیرنده کالا به صورت جدا بررسی خواهیم کرد.

در بررسی معافیت های متصدی حمل و نقل کالا در حقوق داخلی همانند بررسی آن در حقوق بین الملل سعی خواهد شد معافیت های قانونی و قراردادی بحث شوند. در معافیت های قانونی به مواردی مثل تقصیر ارسال کننده، معافیت ناشی از حمل مواد خطرناک و یا تقصیر مرسل الیه و گیرنده کالا و همچنین عیب ناشی از

کیفیت خاص کالا و فورس ماژور خواهیم پرداخت. عمده مطالبی نیز که در معافیت قراردادی بحث خواهد شد شامل اعتبار شرط محدودیت مسولیت و عدم مسولیت می باشد. که آیا این گونه شروط در قوانین ایران پذیرفته شده است یا نه و اگر مورد پذیرش می باشند تا چه حد این آزادی اراده وجود دارد. همچنین لازم است بیان شود با این که قانون تجارت و قانون مدنی به عنوان قوانین مادر درباره قرارداد حمل و نقل از لحاظ شرایط صحت معاملات تفاوتی ندارند ولی در مواردی نظیر مسولیت متصدی حمل و شرایط معافیت از مسولیت باهم متفاوت می باشند چرا که در قانون مدنی مبنای مسولیت بر امانی بودن ید متصدی بنا شده که مبتنی بر فقه است ولی قانون تجارت که برگرفته از قانون فرانسه است متصدی را مسول قلمداد کرده مگر این که متصدی خود را از این مسولیت برهاند. که در این پژوهش به این مساله نیز خواهیم پرداخت که چگونه این تعارض ها را رفع کنیم.

### سؤال اصلی:

آیا موارد معافیت متصدی حمل و نقل در نظام داخلی و بین المللی محدود به موارد مصرح در قوانین و کنوانسیون ها می باشد یا طرفین نیز می توانند گستره آن را تغییر دهند؟

### سئوالات فرعی:

۱. متصدی حمل و نقل در چه مواردی نمی تواند به موارد معاف کننده یا محدود کننده مسولیت استناد کند؟
۲. آیا در حمل و نقل متوالی توافقات داخلی بین متصدیان حمل در معافیت آن ها در برابر ارسال کننده و گیرنده تأثیر دارد؟
۳. در حقوق داخلی قانون حاکم نسبت به موضوع قانون مدنی است یا قانون تجارت و یا مقررات بین المللی؟

۴. آیا متصدی حمل و نقل در راستای اثبات بی تقصیری خود مکلف به تعیین علت خسارت هم هست یا

خیر؟

۵. آیا شروط افزایش دهنده مسولیت متصدی حمل و نقل در کنوانسیون سی. ام. آر. پذیرفته شده است؟

**فرضیه اصلی:**

در نظام داخلی طرفین می توانند با تراضی موارد معافیت متصدی را کم و زیاد کنند ولی در نظام بین المللی تراضی فقط برای افزایش مسولیت متصدی امکان پذیر است.

**فرضیه های فرعی:**

۱. هم در حقوق داخلی و هم در حقوق بین الملل در صورتی که خسارت وارده ناشی از خلافکاری عمدی یا خطایی باشد که معادل خطای عمدی باشد متصدی حمل و نقل نمی تواند به موارد معاف کننده یا محدود کننده استناد کند.

۲. توافقات بین متصدیان فقط در رابطه با خود شان معتبر می باشد و قابل استناد در برابر ارسال کننده و گیرنده نخواهد بود.

۳. در مورد موارد معافیت در حمل و نقل زمینی هم قانون مدنی و هم قانون تجارت حاکم می باشند. به عبارت دیگر قانون تجارت مکمل قانون مدنی است ولی در خصوص حمل و نقل داخلی مقررات بین المللی که ایران آن ها را پذیرفته است حاکم خواهد بود.

۴. متصدی حمل و نقل می بایست علت خسارت را نیز اثبات کند تا از مسولیت معاف شود.

۵. علی رغم اینکه کنوانسیون مقرر کرده هر گونه توافق بر خلاف آن باطل می باشد می بایست در جهت حمایت از دارنده محموله قائل به اعتبار شرط افزایش دهنده مسولیت متصدی باشیم.

## سابقه پژوهش:

با توجه به اهمیت حمل و نقل در رابطه با بازرگانی داخلی و خارجی که امروزه انجام معاملات داخلی و به خصوص معاملات و تجارت بین المللی بدون استفاده از امکانات حمل و نقل مقدور نمی باشد. مسلماً کتب و مقالات مهمی در این زمینه تدوین گردیده است از قبیل کتاب حقوق حمل و نقل زمینی، هوایی، دریایی خانم فرانک ریعی، کتاب مسوولیت مدنی حمل و نقل زمینی (جاده-ریل) دکتر توفیق عرفانی و مقاله آقای دکتر ابراهیم عزیزی با عنوان موارد معافیت متصدی حمل و نقل هوایی از مسوولیت در مقابل مسافر و کالا که نسبت آن در حمل و نقل داخلی به مراتب بیشتر از حمل و نقل بین المللی است ولی منبع مستقیمی تحت این عنوان تا جایی که بنده مطالعه داشته ام وجود ندارد و در بین این مطالب پراکنده علاوه بر این که همه موارد معافیت مورد بررسی قرار نگرفته، در موضوعاتی هم که بحث شده اختلاف نظر وجود دارد که سعی ما این است تا با جمع آوری اطلاعات و تکمیل آن ها یک منبع جامعی در این موضوع برای دانش پژوهان تهیه کرده و با بررسی و تحلیل نظرات حقوق دانان نظرهای منطقی و اصولی و مطابق با قوانین را تقویت کنیم.

## اهداف پژوهش:

سعی ما این است تا به طور جامع موارد معافیت متصدی را از بین قوانین و رویه ها استخراج کنیم و آنها را در یک منبع بگنجانیم تا برای علاقه مندان به این زمینه امکان دسترسی به همه مطالب در یک منبع وجود داشته باشد. همچنین با ذکر نظرات مختلف در موارد اختلافی پس از تحلیل نظریه ها، نظریه های منطقی، روزآمد و

منطبق با قوانین را تقویت می کنیم. بعلاوه با بررسی نظام داخلی و بین المللی، نقاط مشترک آنها را تقویت خواهیم کرد تا هر چه بیشتر اختلاف آنها را کمتر کنیم و بدین طریق تعارض قوانین حاکم در حمل و نقل داخلی و بین المللی را تا حد امکان به حداقل برسانیم، که این امر باعث می شود فعالان در این زمینه به سهولت با آشنایی از نظام داخلی، از نظام بین المللی نیز آگاه شوند تا در روابط بین المللی خود، دچار مشکل نگردند.

### روش پژوهش:

به منظور بررسی هر دو نظام داخلی و بین المللی در این پایان نامه از روش مقایسه ای- تحلیلی استفاده شده است. چرا که همانطور که بیان شد می خواهیم با بررسی مقررات بین المللی حاکم و مقررات داخلی نقاط ضعف و قوت آنها را شناسایی کنیم تا بتوانیم گامی در جهت تحول و پیشرفت قوانین در این خصوص برداشته باشیم.

در روش گردآوری اطلاعات و داده ها از مطالعات کتابخانه ای و اینترنتی استفاده شده است. در این رابطه با توجه به این که عمده مباحث در زمینه مقررات بین المللی می باشد که در این خصوص منابع کافی در کتابخانه ها موجود نمی باشد استفاده اینترنت در این خصوص به مراتب بیشتر از روش کتابخانه ایست.

### تعریف مفاهیم:

۱- مسؤلیت قراردادی: تعهدی است که در نتیجه تخلف از مفاد قراردادهای خصوصی برای اشخاص ایجاد می شود.



- ۲- مسئولیت غیر قراردادی: تعهدی است که در نتیجه تخلف از وظایف قانونی و عمومی ایجاد می شود.
- ۳- نظریه تقصیر: مطابق با این نظریه برای اینکه زیان دیده بتواند خسارت خود را از عامل زیان دریافت کند باید ثابت کند که تقصیر او باعث ایجاد خسارت شده است.
- ۴- فرض مسئولیت: مطابق این نظریه صرف وجود رابطه استناد بین عامل زیان و خسارت وارده برای اثبات مسرئیت وی کافی است و نیازی به اثبات وجود تقصیر نمی باشد.
- ۵- شرط عدم مسئولیت: از شروط ضمن عقد است و به موجب این شرط تمام مسئولیت ناشی از عدم اجرا قرارداد یا تأخیر آن پیش از اینکه تخلف از قرارداد رخ دهد و خسارت پیدا شود، اسقاط و سلب می شود.
- ۶- شرط محدود کننده مسئولیت: از شروط ضمن عقد است و به موجب این شرط قسمتی از مسئولیت ناشی از عدم اجرای قرارداد یا تأخیر آن پیش از اینکه تخلف از قرارداد رخ دهد و خسارت پیدا شود، اسقاط و سلب می شود.
- ۷- متصدی حمل و نقل: متصدی حمل و نقل کسی است که در مقابل اجرت حمل اشیاء یا اشخاص را بر عهده می گیرد.
- ۸- خطاء عمدی: در اصطلاحات جدید به پیروی از حقوق فرانسه به تخلف از تعهد ناشی از قرارداد گفته می شود که از روی عمد صورت گرفته باشد.
- ۹- تقلب: عملی است حقوقی که مقصود فاعل آن عمل، لطمه زدن به حقوق یا منافع دیگران یا نقص یک قانون است.

### موانع و مشکلات پژوهش:

مشکلاتی که در این زمینه وجود دارد همانند سایر موضوعات در زمینه تجارت بین الملل عدم وجود منابع فارسی کافی و مشکلات دسترسی به اینترنت می باشد. علاوه بر آن اکثر پایگاه های اینترنتی نیز که مطالب

مفیدی دارند برای استفاده از آن ها می بایست مبالغی را نیز به حسابشان واریز کرد که امکان عملی آن با توجه به شرایط موجود نیز دشوار است. همچنین به دلیل اینکه یک بازه ی زمانی برای ارائه ی پایایان نامه در نظر گرفته شده است، فرصت مناسب برای جمع آوری مطالب وجود ندارد، علی هذا سعی خواهیم کرد با تلاش مضاعف بر این مشکلات فائق آییم.

### سازماندهی پژوهش:

پژوهش حاضر در یک مقدمه و ۲ فصل بررسی شده است. مقدمه شامل: بیان مسأله، سؤالات و فرضیه های پژوهش، هدف تحقیق، تعریف مفاهیم، روش پژوهش و سازماندهی پژوهش می باشد. فصل اول در خصوص موارد معافیت متصدی حمل و نقل هوایی در مقررات بین المللی و حقوق داخلی می باشد که شامل مواردی از جمله بررسی قوانین و نظام های مسئولیت حاکم بر حمل و نقل بین المللی و داخلی هوایی، معافیت های قانونی یا غیر قراردادی متصدی حمل و نقل و موارد قراردادی موارد معافیت می باشد. فصل دوم نیز با همین مضمون در خصوص حمل و نقل جاده ای می باشد؛ بدین معنی که در این فصل نیز به بررسی انواع و اقسام موارد معافیت متصدی حمل و نقل جادهای در مقررات بین المللی و حقوق داخلی خواهیم پرداخت.

## فصل اول

## فصل اول : موارد معافیت متصدی حمل و نقل در حمل و نقل هوایی

در این فصل به بررسی موارد معافیت متصدی حمل و نقل هوایی در مقررات بین المللی و حقوق داخلی خواهیم پرداخت که برای این منظور ابتدا به بررسی و تعیین قانون قابل اجرا می پردازیم و در ادامه معافیت های قانونی یا غیرقراردادی را مورد بررسی قرار می دهیم. و اینکه در چه مواردی متصدی نمی تواند به موارد معافیت به عنوان یک دفاع در برابر جبران خسارت استناد کند. و در نهایت امکان افزایش یا کاهش موارد معافیت ها را بررسی می کنیم.

### مبحث اول : قوانین و نظام های مسئولیت حاکم بر حمل و نقل بین المللی و داخلی

اختراع هواپیما که یک وسیله نقلیه سریع السیر هوایی است به منظور استفاده برای کارهای مختلف که مهمترین نوع آن در امور غیر نظامی حمل و نقل اشخاص و اشیاء می باشد انجام شده است.<sup>۱</sup> با توجه به نحوه عملکرد هواپیما در طول مسیر حمل نیاز به همکاری بین کشورها در این خصوص کاملاً احساس شد؛ با این توضیح که اصولاً هواپیماها در مدت زمان حمل و نقل از فراز کشورهای متفاوتی عبور می کنند. به همین دلیل کشورها برای تسهیل در روابطشان و همچنین جلوگیری از انعقاد قراردادهای دو یا چند جانبه متفاوت به سمت تدوین قوانینی روی آوردند که مصالح کلی کشورها را در نظر بگیرد تا کشورها با عضویت در آنها مراودات خود را در این خصوص تسهیل کنند. بهترین وسیله برای نیل به این هدف نیز تدوین یک کنوانسیون بود .

برای همین منظور در سال ۱۹۲۵ به پیشنهاد فرانسه اولین کنفرانس بین المللی حقوق خصوصی هوایی در پاریس تشکیل شد که شرکت کنندگان در کنفرانس ، کمیته ای به نام کمیته بین المللی متخصصان حقوق هوایی تشکیل دادند که این کمیته اولین جلسه خود را در تاریخ ماه مه ۱۹۲۶ میلادی در پاریس تشکیل داد و پیش نویس پیمان ورشو نیز در همین کنفرانس تهیه شد. این کمیته، معاهده مزبور را بازبینی و در کنفرانس دیگری که در سال

<sup>۱</sup> - حسن، صفوی، حقوق بین المللی هوایی و فضایی، مؤسسه خدمات چاپ، جلد سوم، ۱۳۶۲، ص ۳۶۳.