

۱۴۲۷

حقوق حمل و نقل ریلی

تألیف:

دکتر اداهیم تقی زاده
دانشیار دانشگاه پیام نور



مجمع علمی و فرهنگی مجد

سرشناسه	: تقی زاده، ابراهیم
عنوان و نام پدیدآور	: حقوق حمل و نقل ریلی / تالیف ابراهیم تقی زاده.
مشخصات نشر	: تهران: مجد، ۱۳۹۵.
شابک	: ۹۷۸-۶۰۰-۱۹۳-۶۶۰-۹
وضعیت فهرست نویسی	: فیبا
موضوع	: راه آهن -- قوانین و مقررات
موضوع	: راه آهن -- باربری -- قوانین و مقررات
رده بندی کنگره	: ۱۳۹۵ ج۷ ۷/ت۴۰۶۵ k
رده بندی دیویی	: ۳۴۳/۰۹۵
شماره کتابشناسی ملی	: ۴۲۸۷۳۳۸

هرگونه تکثیر کامل یا قسمتی از کتاب بدون اجازه پدیدآورنده، یا ناشر خلاف قانون، شرع و اخلاق است.
 مسئولیت تخلف را به دفتر مرکزی «مجد» گزارش فرمایید.

حقوق حمل و نقل ریلی

تألیف: دکتر ابراهیم تقی زاده

انتشارات مجد

چاپ اول: ۱۳۹۵ تعداد: ۵۰۰ نسخه

حق چاپ محفوظ و منحصراً «مجد» است.

دفتر مرکزی: تهران

تهران، میدان انقلاب، تقاطع خیابان وحید و طالقانی و ۱۱ فروردین پلاک ۱۰۸

تلفن و دورنگار: ۶۶۴۹۵۰۳۴ - ۶۶۰۹۴۲۲ - ۶۶۹۶۳۳۸۱

شابک: ۹-۶۶۰-۱۹۳-۶۰۰-۷۸

ISBN: 978-600-193-660-9

شعبه فروردین: خیابان ۱۲ فروردین، مقابل تعزیرات، پلاک ۲۸۳، طبقه دوم، تلفن: ۶۶۴۹۰۹۹۸

شعبه اردیبهشت: خیابان اردیبهشت (میثری جاوید)، تقاطع شهدای ژاندارمری، پلاک ۵۷، تلفن: ۶۶۴۸۶۷۴

www.majdlaw.ir

E-mail: majdlaw92@gmail.com

بسیستم اشتراک پذیری «مجد»:

ارسال پیامک حاوی نام و نام خانوادگی و شغل (در صورت تمایل) به شماره ۰۲۱۶۶۴۹۰۹۹۸
 فصلنامه حقوقی مجد با ارائه مقالات اساتید مبرز حقوق کشور بطور منظم منتشر می شود.

فهرست مطالب

۱۳	پیشگفتار
۱۷	مقدمه
	بخش نخست: سیر تاریخی و اهمیت «حمل و نقل ریلی» و مقررات ناظر بر آن، قرارداد حمل و نقل، مفاهیم و ویژگی‌های کنوانسیون‌های «حمل و نقل ریلی» و موارد خارج از شمول آن‌ها
۲۳	فصل نخست: تاریخچه حمل و نقل ریلی در جهان و ایران
۲۸	فصل دوم: مقررات و نهادهای خاص حمل و نقل ریلی
۲۸	گفتار نخست: اتحادیه بین‌المللی راه‌آهن‌ها (UIC)
۳۱	گفتار دوم: اتحادیه بین‌المللی کنگره‌های راه‌آهن (IRCA)
۳۲	گفتار سوم: اتحادیه بین‌المللی حمل و نقل عمومی (UITP)
۳۲	گفتار چهارم: اتحادیه کنگره‌های راه‌آهن «پان‌آمریکن» (ACPE)
۳۲	گفتار پنجم: اتحادیه انجمن‌های باربری (RIV)
۳۳	گفتار ششم: سازمان همکاری راه‌آهن‌ها (OSJD)
۳۴	گفتار هفتم: اتحادیه راه‌آهن‌ها، سازمان‌ها و ورمیانه (CMO)
۳۵	فصل سوم: آشنایی با سازمان بین‌المللی (OTIF) مقررات آن (COTIF)
۳۵	مبحث نخست: سازمان حمل و نقل بین‌المللی (OTIF)
۳۵	گفتار نخست: تاریخچه پیدایش
۳۷	گفتار دوم: اهداف «OTIF»
۳۸	گفتار سوم: ساختار سازمان «OTIF»
۳۸	بند نخست: مجمع عمومی
۳۸	بند دوم: کمیته اداری
۳۹	بند سوم: کمیته بازرنگری
۳۹	بند چهارم: کمیته کارشناسان حمل کالاهای خطرناک (RID)
۴۰	بند پنجم: کمیته تسهیل راه‌آهنی
۴۰	بند ششم: کمیسیون کارشناسان فنی
۴۱	بند هفتم: دبیر کل
۴۱	گفتار چهارم: وظایف سازمان «OTIF»
۴۳	مبحث دوم: کنوانسیون بین‌المللی حمل و نقل کالا با راه‌آهن (COTIF)
۴۳	گفتار نخست: تاریخچه پیدایش
۴۵	گفتار دوم: مشخصات کنوانسیون «COTIF»
۴۷	گفتار سوم: مقررات یکنواخت «COTIF»
۴۷	گفتار چهارم: مقررات یکنواخت «CIV»

- ۵۰..... گفتار پنجم: مقررات یکنواخت «CUI»
- ۵۱..... گفتار ششم: مقررات یکنواخت «RID»
- ۵۳..... گفتار هفتم: مقررات یکنواخت «APTU»
- ۵۵..... گفتار هشتم: مقررات یکنواخت «ATMF»
- ۵۶..... گفتار نهم: مقررات یکنواخت «CIM»
- ۵۹..... فصل چهارم: خصوصیات و ماهیت حقوقی قرارداد حمل و نقل در حقوق داخلی
- ۵۹..... گفتار نخست: نظریه مبنی بر اجاره بودن ماهیت قرارداد حمل و نقل
- ۵۹..... گفتار دوم: نظریه مبنی بر وکالت بودن ماهیت قرارداد حمل و نقل
- ۶۰..... گفتار سوم: نظریه مبنی بر ودیعه بودن ماهیت قرارداد حمل و نقل
- ۶۱..... گفتار چهارم: نظریه مبنی بر مقاطعه بودن ماهیت قرارداد حمل و نقل
- ۶۱..... گفتار پنجم: نظریه مبنی بر جعاله بودن ماهیت قرارداد حمل و نقل
- ۶۱..... فصل پنجم: بررسی برخی مفاهیم مربوط به حمل و نقل ریلی و اصطلاحات مندرج در کنوانسیون «COTIF» و مقررات یکنواخت «(1980/1999) CIM»
- ۶۲..... گفتار اول: حمل و نقل
- ۶۲..... بند نخست حمل و نقل سراسری
- ۶۲..... بند دوم: حمل و نقل ترکیبی با چند وجهی
- ۶۵..... بند سوم: حمل و نقل به روش «کریر»
- ۶۶..... بند چهارم: حمل و نقل به روش «ترانس شپمنت»
- ۶۶..... گفتار دوم: متصدی حمل و نقل
- ۶۶..... بند نخست: متصدی حمل و نقل در حقوق ایران
- ۶۹..... بند دوم: متصدی حمل و نقل در مقررات یکنواخت
- ۷۰..... بند سوم: اقسام متصدی حمل و نقل
- ۷۰..... الف: متصدی حمل و نقل قراردادی
- ۷۰..... ب: متصدی حمل و نقل جایگزین
- ۷۱..... ج: متصدی حمل و نقل جانشین
- ۷۳..... بند چهارم: تفاوت «متصدی حمل و نقل» از «فورواردر»
- ۷۶..... گفتار سوم: فرستنده یا ارسال کننده
- ۷۷..... گفتار چهارم: گیرنده کالا یا مرسل الیه
- ۷۸..... گفتار پنجم: بارنامه
- ۷۹..... بند نخست: تعریف بارنامه
- ۸۰..... بند دوم: اشکال مختلف بارنامه
- ۸۰..... الف: بارنامه سراسری
- ۸۱..... ب: بارنامه حمل و نقل مرکب (فیاتا)
- ۸۱..... بند سوم: بارنامه در مقررات یکنواخت «CIM» (۱۹۸۰ / ۱۹۹۹)
- ۸۲..... بند چهارم: مشخصات بارنامه

الف: مندرجات الزامی یا دائمی	۸۳
ب: مندرجات غیردائمی	۸۴
فصل ششم: قلمرو اجرایی مقررات یکنواخت «CIM» (۱۹۹۹/۱۹۸۰)	۸۵
گفتار نخست: حمل و نقل‌های مشمول مقررات یکنواخت CIM (1980/1999)	۸۵
بند نخست: حمل و نقل‌های ریلی اصلی	۸۵
بند دوم: حمل و نقل‌های مکمل	۹۰
الف: حمل و نقل ریلی بین‌المللی مکمل	۹۱
ب: حمل و نقل‌های بین‌المللی دریایی یا جاده‌ای مکمل	۹۱
۱- قرارداد حمل و نقل بین‌المللی جاده‌ای مکمل	۹۲
۲- حمل و نقل بین‌المللی دریایی مکمل	۹۲
نقطة سوم: حمل و نقل‌های خارج از شمول مقررات یکنواخت	
CIM (1980/1999)	۹۴
بند نخست: حمل و نقل‌هایی که خارج از شمول مقررات یکنواخت می‌باشند	۹۴
الف: حمل و نقل کالا به صورت رایگان	۹۴
ب: عملیات بارگیری و پس از تخلیه	۹۶
ج: حمل کالای غیرمجاز یا نامناسب	۹۷
بند دوم: حمل و نقل‌هایی که به شرایط خاص از شمول مقررات خارج می‌باشند	۹۸
الف: حمل حیوانات زنده	۹۸
ب: حمل و نقل جنازه	۹۹
ج: حمل وسایل نقلیه‌ای که روی پرتگاه خود حرکت می‌کنند	۱۰۰
بند سوم: حمل کالاهای خاص	۱۰۱
بخش دوم: مسئولیت متصدی حمل و نقل ریلی و موارد اهمیت از مسئولیت	۱۰۳
فصل نخست: مسئولیت متصدی حمل و نقل ریلی، شرایط تحقق سبب‌های آثار مسئولیت	۱۰۳
مبحث نخست: کلیاتی در باب مسئولیت مدنی	۱۰۳
گفتار نخست: مفهوم مسئولیت مدنی و انواع آن	۱۰۳
بند نخست: تعریف مسئولیت مدنی	۱۰۳
بند دوم: انواع مسئولیت	۱۰۶
الف: مسئولیت قراردادی و شرایط آن	۱۰۶
۱- مسئولیت قراردادی	۱۰۶
۲- شرایط مسئولیت قراردادی	۱۰۷
۱-۲- خسارت	۱۰۷
۲-۲- نقض تعهد	۱۰۹

- ۱۱۰..... ۱-۲-۲- تعهد به نتیجه
- ۱۱۰..... ۲-۲-۲- تعهد به وسیله
- ۱۱۱..... ۳- رابطه سببیت
- ۱۱۱..... ۱-۳- رابطه سببیت بین انجام نشدن قرارداد و ورود ضرر
- ۱۱۲..... ۲-۳- رابطه سببیت بین فعل متعهد و نقض قرارداد
- ۱۱۳..... ب: مسئولیت خارج از قرارداد (قهری)
- ۱۱۳..... بند سوم: اثبات تقصیر
- ۱۱۴..... الف: اثبات تقصیر در مسئولیت قراردادی
- ۱۱۵..... ب: اثبات تقصیر در مسئولیت خارج از قرارداد
- ۱۱۵..... بحث دوم: شرایط مسئولیت متصدی حمل و نقل ریلی
- ۱۱۶..... گفتار نخست: تحقق ضرر
- ۱۱۸..... بند نخست: اشکال ضرر در حمل و نقل ریلی کالا
- ۱۱۸..... الف: اضرار ضرر در حمل و نقل ریلی کالا
- ۱۱۹..... ۱- اضرار ناشی از تأخیر در تحویل کالا
- ۱۲۰..... ۲- موعده تحویل
- ۱۲۱..... ۱-۲- شیوه تحویل کالا
- ۱۲۲..... ۲- تلف شدن کامل
- ۱۲۳..... ۱-۲- تلف کل کالا
- ۱۲۳..... ۲-۲- تلف قسمی از کالا
- ۱۲۴..... ۳- آسیب دیدگی کالا
- ۱۲۴..... ب: شیوه اثبات ضرر
- ۱۲۵..... ۱- اصل کلی
- ۱۲۷..... ۲- دلیل ظاهری مبنی بر تلف یا خسارت کالا
- ۱۲۸..... ۳- رد دلیل ظاهری با درج رزروهای معتبر
- ۱۳۳..... ۴- شرایط مربوط به دلیل قطعی وصول کالا
- ۱۳۴..... گفتار دوم: فرض مسئولیت
- ۱۳۵..... بند نخست: نوع تعهد ایمنی در مسئولیت متصدی حمل و نقل
- ۱۳۶..... الف: تعهد ایمنی تعهد به وسیله باشد
- ۱۳۶..... ب: تعهد ایمنی، تعهدی به نتیجه باشد
- ۱۳۶..... بند دوم: انواع سیستم‌های متفاوت مسئولیت
- ۱۳۷..... گفتار سوم: رابطه سببیت
- ۱۳۷..... بند نخست: رابطه سببیت میان انجام نشدن تعهد و ورود ضرر
- ۱۳۸..... بند دوم: رابطه سببیت میان فعل متعهد و انجام نشدن قرارداد
- ۱۳۹..... مبحث دوم: مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل ریلی و انواع آن
- ۱۴۰..... گفتار نخست: مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل ریلی

بند نخست: مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل ریلی در صورت تلف کالا	۱۴۰
بند دوم: مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل در موارد خسارت وارده به کالا	۱۴۲
بند سوم: مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل در صورت تأخیر در تحویل	۱۴۳
بند چهارم: مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل در حمل وسائط نقلیه ریلی به عنوان کالا	۱۴۵
بند پنجم: مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل در حقوق اسلام	۱۴۸
بند ششم: بررسی مسئولیت متصدی حمل و نقل در قوانین موضوعه ایران	۱۵۲
الف: بررسی مسئولیت متصدی حمل و نقل در قوانین مدنی و تجارت	۱۵۲
ب- تفاوت قوانین مدنی و تجارت در مورد قرارداد حمل و نقل	۱۵۳
۱- تفاوت از جهت مبنای مسئولیت	۱۵۳
۲- تفاوت از جهت حدود مسئولیت	۱۵۳
۳- تفاوت از جهت میزان خسارت قابل مطالبه	۱۵۴
۴- تفاوت از جهت محدوده قراردادها	۱۵۴
۵- تفاوت از جهت متصدی حمل	۱۵۴
ج: بررسی مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل در قوانین مدنی و تجارت	۱۵۵
۱- نظریه نسخ	۱۵۵
۲- نظریه جمع	۱۵۶
۳- نظریه تخصیص	۱۵۷
۴- نظریه حاکمیت اراده	۱۵۸
گفتار دوم: انواع مسئولیت متصدی حمل و نقل ریلی	۱۵۸
بند نخست: مسئولیت متصدی حمل در قبایل شمال کارکنان	۱۵۹
بند دوم: مسئولیت متصدی حمل در حمل و نقل های عمومی	۱۶۴
فصل دوم: موارد معافیت از مسئولیت متصدی حمل و نقل ریلی	۱۶۹
گفتار نخست: خسارت ناشی از علل غیرقابل انتساب به متصدی حمل و نقل ریلی	۱۷۰
بند نخست: مشخصات علل غیرقابل انتساب	۱۷۰
الف: قواعد عمومی	۱۷۰
۱- خارجی بودن	۱۷۰
۲- مقاومت ناپذیری	۱۷۱
۳- غیرقابل پیش بینی بودن	۱۷۱
ب: موارد مندرج در مقررات یکنواخت «CIM» (۱۹۹۹/۱۹۸۰)	۱۷۲
گفتار دوم: انواع خسارات ناشی از حوادث خارجی	۱۷۶
بند نخست: خطرات و سوانح ریلی	۱۷۶

الف: خروج از خط	۱۷۶
ب: فرار واگن قطار	۱۷۷
ج: برخورد آلات ناقله به یکدیگر	۱۷۷
بند دوم: حوادث جوی (آفات سماوی)	۱۸۱
بند سوم: دستور مقامات قضائی یا دولتی	۱۸۶
بند چهارم: جنگ	۱۸۸
بند پنجم: اقدامات ضد دولتی (شورش یا اغتشاش یا خشونت‌های مردم)	۱۹۱
بند ششم: اعتصاب	۱۹۳
بند هفتم: دخالت شخص ثالث	۱۹۵
گفتار سوم: خسارات ناشی علل مربوط به فرستنده، گیرنده یا خود کالا	۱۹۶
بند نخست: تقصیر فرستنده یا گیرنده کالا	۱۹۶
الف: تقصیر فرستنده در تنظیم بارنامه	۱۹۷
ب: تأخیر فرستنده در ارائه اطلاعات و مدارک	۲۰۰
ج: نقص فرستنده یا گیرنده در بارگیری و تخلیه کالا	۲۰۳
بند دوم: بی‌بهره‌گذاشتن کالا	۲۱۱
بند سوم: نقص در بسته‌بندی کالا	۲۱۹
بند چهارم: وجود نقصی که مانع از بارگیری یا تخلیه کالا می‌گردد	۲۲۶
بند پنجم: پیامدهای ناشی از مانع در حمل و یا تحویل کالا	۲۲۸
الف: تکالیف متصدی حمل و نقل در موارد بروز مانع در حمل و نقل	۲۲۸
ب: تکالیف متصدی حمل و نقل در موارد بروز مانع در تحویل کالا	۲۲۹
گفتار چهارم: خسارت‌های ناشی از ماهیت حمل و نقل	۲۳۲
بند نخست: حمل و نقل کالا به شکل روباز	۲۳۳
الف: حمل کالا به صورت روباز	۲۳۴
۱- حمل و نقل کالا در واگن روباز	۲۳۴
۲- حمل و نقل کالا در واگن با پوشش برزنتی	۲۳۵
ب: شرایط معافیت متصدی حمل و نقل	۲۳۶
بند دوم: حمل حیوانات زنده	۲۴۰
الف: حمل حیوانات زنده براساس مقررات یکنواخت (۱۹۹۹/۱۹۸۰)	۲۴۱
ب: شرایط معافیت متصدی حمل و نقل	۲۴۲
بند سوم: حمل و نقل تحت الحفظ	۲۴۳
الف: مفهوم عبارت تحت الحفظ	۲۴۳
ب: شرایط معافیت متصدی حمل و نقل	۲۴۴
بند چهارم: حمل کالاهای خطرناک و حوادث هسته‌ای	۲۴۶
الف: مفهوم کالاهای خطرناک	۲۴۷
ب: شرایط معافیت متصدی حمل و نقل	۲۴۹

ج: حوادث هسته‌ای.....	۲۵۲
بند پنجم: سایر موارد معافیت.....	۲۵۴
الف: معافیت متصدی حمل و نقل در حمل و نقل راه‌آهن - دریا.....	۲۵۴
۱- عوامل مشترک معافیت.....	۳۵۶
۲- عوامل اختصاصی معافیت (عدم قابلیت دریانوردی).....	۲۵۹
ب: معافیت ناشی از مرور زمان.....	۲۶۷
۱- مرور زمان یک ساله.....	۲۶۸
۲- مرور زمان دو ساله.....	۲۶۹
بخش سوم: جبران خسارت.....	۲۷۳
فصل نخست: حدود مسئولیت.....	۲۷۵
گفتار سوم: میزان غرامت.....	۲۷۵
گفتار سوم: شیوه محاسبه «حق برداشت ویژه» یا «SDR».....	۲۷۹
فصل دوم: پرداخت غرامت شیوه ارزیابی آن.....	۲۸۱
گفتار نخست: پرداخت غرامت در انواع مختلف خسارت.....	۲۸۱
بند نخست: غرامت در صورت فقدان یا از بین رفتن کالا.....	۲۸۱
الف: غرامت در صورت نبودن کالا.....	۲۸۲
ب: غرامت در صورت تلف کالا.....	۲۸۵
بند دوم: غرامت در صورت آسیب دیدن کالا.....	۲۸۵
بند سوم: غرامت در صورت تأخیر در تحویل.....	۲۸۶
گفتار دوم: ارزیابی خسارت در کنوانسیون حقوق داخلی و حقوق اسلامی.....	۲۸۸
بند نخست: ارزیابی خسارت در کنوانسیون.....	۲۸۸
بند دوم: ارزیابی خسارت در حقوق داخلی و حقوق اسلامی.....	۲۹۳
الف: حقوق داخلی.....	۲۹۳
۱- زمان تقویم خسارت.....	۲۹۳
۲- مکان تقویم خسارت.....	۲۹۳
ب: حقوق اسلامی.....	۲۹۴
۱- قیمت روز پرداخت (یوم الاداء).....	۲۹۵
۲- قیمت روز غصب.....	۲۹۵
۳- قیمت روز تلف.....	۲۹۶
۴- بالاترین قیمت از زمان غصب تا زمان تلف (اعلی القیم).....	۲۹۶
فصل سوم: تحدید مسئولیت و موارد عدم اجرای آن.....	۲۹۸
گفتار نخست: انواع محدودیت مسئولیت.....	۲۹۸
بند نخست: محدودیت پرداخت غرامت براساس تعرفه‌ها.....	۲۹۹

بند دوم: محدودیت پرداخت غرامت در صورت قصور در انجام تشریفات	
اداری	۳۰۰
بند سوم: محدودیت پرداخت غرامت در صورت قصور در اجرای دستورات	
فرستنده یا گیرنده	۳۰۱
بند چهارم: محدودیت پرداخت غرامت در صورت ضایعات حین حمل	۳۰۳
بند پنجم: سایر موارد محدودیت‌های مسئولیت	۳۰۳
گفتار دوم: تحدید مسئولیت در حقوق اسلامی	۳۰۴
گفتار سوم: موارد عدم اجرای تحدید مسئولیت	۳۰۵
بند نخست: عدم تحدید مسئولیت به موجب مقررات یکنواخت	۳۰۶
الف: تدلیس و تقلب (تقصیر عمدی)	۳۰۷
ب: تقصیر سنگین (خطای فاحش)	۳۱۰
بند دوم: عدم تحدید مسئولیت به موجب قرارداد	۳۱۴
الف: ربط تحدید مسئولیت	۳۱۵
ب: شرط عدم مسئولیت	۳۱۵
ج: نواقض بطلان از حد تعیین شده	۳۱۸
د: اظهار سهو در تحویل	۳۲۱
بخش چهارم: اثبات مسئولیت تعدی حمل و نقل و دعوی جبران خسارت	۳۲۳
فصل نخست: زمان و مکان اقامه دعوا	۳۲۴
گفتار نخست: زمان اقامه دعوی	۳۲۴
گفتار دوم: مکان اقامه دعوی (دادگاه صالح)	۳۲۷
فصل دوم: طرفین دعوا (خواهان و خوانده)	۳۳۱
گفتار نخست: خواهان دعوا	۳۳۱
گفتار دوم: خوانده	۳۳۴
نتیجه گیری	۳۳۹
فهرست منابع و مآخذ	۳۴۵

پیشگفتار

حمل و نقل در تقسیم‌بندی کلی، به سه رشته‌ی حمل و نقل زمینی، دریایی و هوایی تقسیم می‌شود. حمل و نقل زمینی نیز به دو شاخه حمل و نقل ریلی و جاده‌ای تقسیم می‌گردد. از پی‌ده در این مجموعه، مورد بحث قرار گرفته است، بررسی تطبیقی و تحلیلی مسئولیت متصدی حمل و نقل ریلی است. حمل و نقل ریلی به عنوان یک شیوه حمل آسان، مقرون به صرفه و دایم‌دار محیط زیست از اهمیت بسزایی برخوردار است، تا جایی که آن را «حمل ریل سبز» نیز می‌نامند. به همین لحاظ مقررات متعددی در سطح بین‌المللی و ملی، پیرامون حدود مسئولیت متصدی حمل و نقل، وضع شده است. بررسی این مسئولیت براساس کنوانسیون^۱ «ای» حمل و نقل بین‌المللی با راه‌آهن» یا «کوتیف»^۲ مصوب «۱۹۸۰» و «۱۹۹۹»^۳، مبنای اصلی ما در این تألیف است. با عنایت به این‌که هسته اصلی این اثر پیرامون بررسی مسئولیت متصدی حمل و نقل ریلی کالا براساس مقررات «COTIF» می‌باشد، بنابراین موضوع بحث، بحث حول مقررات «CIM»^۴ خواهد بود. جمهوری اسلامی ایران نیز به موجب «قانون احقاق دولت جمهوری اسلامی ایران به پروتکل مورخ ۱۳۷۸/۳/۱۳ (سوم ژوئن ۱۹۹۹) حاوی اصلاحات کنوانسیون حمل و نقل بین‌المللی راه‌آهن COTIF مورخ ۱۳۵۹/۲/۱۹ (۹ مه ۱۹۸۰)» مصوب ۱۳۸۱/۱۰/۱۴ مجمع تشخیص مصلحت نظام مقررات مذکور را وارد نظام حقوقی کشور نموده، لذا بررسی آن‌ها در این مجموعه از جنبه‌ی حقوق داخلی حائز اهمیت است. به همین مقررات «قانون مدنی» و «قانون تجارت» و مقررات «حقوق اسلام» ناظر بر حدود مسئولیت متصدی حمل و نقل نیز، مورد بررسی قرار گرفته است. پس از طرح مقدمه‌ای درخصوص

1- COTIF

۲- کنوانسیون «۱۹۹۹» بر مبنای مقررات «۱۹۸۰» و اصلاحیه‌ی بعدی آن با حفظ همان ساختار به تصویب رسید.

۳- مقررات یکنواخت «CIM» که مربوط به حمل و نقل بین‌المللی کالا با راه‌آهن می‌باشد، ضمیمه «B» کنوانسیون «کوتیف» (۱۹۸۰/۱۹۹۹) می‌باشد.

اهمیت و جایگاه حمل و نقل ریلی، مباحث مجموعه حاضر، در چهار بخش تدوین شده است.

در بخش نخست، سیر تاریخی مقررات ناظر بر حمل و نقل ریلی، قرارداد حمل و نقل ریلی و همچنین خصوصیات و ماهیت بارنامه که ستون فقرات حمل و نقل را تشکیل می‌دهد و مفاهیم مندرج در کنوانسیون‌ها و ویژگی‌های کنوانسیون‌های بین‌المللی و مواردی که مشمول کنوانسیون است، و مواردی که مسئولیت متصدی حمل و نقل، خارج از شمول کنوانسیون می‌باشد و لذا مسئولیت متصدی حمل و نقل در چارچوب مقررات داخلی، تبیین خواهد شد، مورد بحث قرار گرفته است.

در بخش دوم، شالوده اصلی بحث است. در این بخش، مسئولیت متصدی حمل و نقل ریلی و موارد معافیت آن، بررسی شده است. مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل و بررسی سیستم‌های عاوت مسئولیت، خصوصاً سیستم مبتنی بر «فرض تقصیر» و «فرض مسئولیت» و بررسی این مسئولیت در مقررات یکنواخت «CIM» (۱۹۹۹/۱۹۸۰) و قوانین «موضوعه ایران» و «حقوق اسلام» از مباحث عمده‌ی این بخش است. همچنین حدود مسئولیت متصدی حمل و نقل و مواردی که متصدی حمل و نقل علی‌رغم ورود خسارت به زیان‌دیده، مسئولیت، نداشته و از موجبات معافیت از مسئولیت برخوردار خواهد بود، در این بخش مورد بررسی قرار گرفته است.

در بخش سوم نیز جبران خسارت، حوضه‌ی پرداخت غرامت و شیوه‌ی ارزیابی آن، شروط تحدید مسئولیت و عدم مسئولیت در قراردادهای منعقد با متصدی حمل و نقل ریلی مورد بررسی قرار خواهند گرفت.

در بخش چهارم نیز، آیین دادرسی رسیدگی به دعوی جبران خسارت مورد بررسی قرار گرفته است.

روش تحقیق در نوشته حاضر، روش توصیفی و تحلیلی است. مراجعه به کتابخانه‌های دانشگاهی، کتابخانه ملی ایران، کتابخانه‌های عمومی، کتابخانه‌های تخصصی، استفاده از نظرات صاحب‌نظران موضوع مزبور با تجارب زیاد عملی در حوزه‌ی تخصصی مذکور، مجلات تخصصی از جمله ماهنامه صنعت حمل و نقل، رساله‌ها و پایان‌نامه‌های دانشگاهی در مقاطع تحصیلی کارشناسی ارشد و دکتری، سایت‌های اینترنتی، و استفاده از منابع متعدد فارسی، عربی، انگلیسی و فرانسوی که در فهرست منابع به آن اشاره شده است، بخشی از کار انجام شده در تدوین این اثر بوده است. همچنین به منظور برداشت محسوس‌تر، در قسمت‌های متعدد از مباحث مطرح شده، به مطالعه موردی و بیان برخی پرونده‌های مهم طرح شده در سطح بین‌المللی اشاره شده است.

سعی و کوشش بر این بوده است که تا آنجایی که امکان دارد جنبه عملی و کاربردی موضوع مورد توجه قرار گیرد و از آنجایی که امیدوار است در مجلدات بعدی، بررسی مسئولیت متصدی حمل و نقل جاده‌ای و هوایی تقدیم خوانندگان محترم گردد، ضمن اعتذار از کلیه صاحب‌نظران و حقوق‌دانان بزرگوار، انتظار دارد با اظهار ایرادات و نواقص و انتقادهای سازنده، در تدوین اثری جامع‌تر یاری رسانند.

در پایان پیشگفتار لازم می‌داند از آقای افشین احمدی دانشجوی دوره دکتری حقوق خصوصی دانشگاه پیام نور به جهت ویراستاری علمی و از آقای دکتر سید عباس حسینی نیک رئیس محترم مجمع علمی و فرهنگی مجد و همکاران ایشان تقدیر و تشکر نمایم.

و توفیق از خداست

ابراهیم تقی زاده

تأیستان ۱۳۹۵

مقدمه

(اهمیت حمل و نقل ریلی)

حمل و نقل با جابجایی انسان و کالا از جمله خصایص ذاتی و ابتدائی‌ترین نیازها و الزامات زندگی بشر به شمار می‌رود. امروزه حمل و نقل به عنوان یکی از شاخصه‌های اصلی توسعه‌یافتگی جوامع بشری می‌باشد که روند توسعه آن نقش مهمی در تکامل جوامع بشری داشته و عاملی در دستگیری که دستیابی به شبکه حمل و نقل پویا، ایمن و اقتصادی به عنوان یکی از معیارهای توسعه‌یافتگی در جهان امروزی محسوب می‌گردد.

در عصر حاضر از حمل و نقل به عنوان یک واسطه برای مبادلات تجاری بلکه به عنوان بستر و سنگ بنای جهش‌های اقتصادی و دروازه ارتباطات تجاری - فرهنگی در میان ملل مختلف یاد می‌کنند و حمل و نقل به عنوان یکی از شاخص‌های کلان اقتصادی در هر کشور به شمار می‌رود و سهمی که بخش حمل و نقل در تولید ناخالص داخلی به خود اختصاص می‌دهد، بیان‌گر اهمیت آن در اقتصاد کشور می‌باشد.

در ایران حدود «۸/۵٪» از تولید ناخالص داخلی و در کشورهای صنعتی بین «۱۵٪ - ۱۲٪» به بخش حمل و نقل اختصاص دارد. برخی اقتصاددانان بر این عقیده‌اند که جهش اقتصادی کشورهای توسعه‌یافته به دلیل اتخاذ روش‌های صحیح حمل و نقل بوده و اهمیت حمل و نقل تا بدان حد است که متخصصان و محققان اقتصاد حمل و نقل را زیربنای توسعه کشورها تلقی می‌نمایند. هر یک از شیوه‌های مختلف حمل و نقل در کنار مزیت‌های نسبی ویژه خود، از لحاظ قیمت تمام شده برای ما اهمیت بخصوصی دارد، زیرا هزینه‌ی حمل و نقل بر قیمت نهایی کالا در بازار تأثیر مستقیم دارد و از این رهگذر اهمیت اقتصادی و تجاری حمل کالا به خوبی احساس می‌گردد. از بین طرق مختلف حمل و نقل، بعد از حمل دریایی که هزینه آن تنها معمولاً بین «۸» تا «۱۵» درصد از قیمت بازار کالا را تشکیل می‌دهد،^۱ بی‌تردید در خشکی حرف نخست در این زمینه از آن

۱- امیری، غلامحسین، و رستم‌افشار، محمود، و حضایی، سعید و همکاران، نقش کرایه در حمل و نقل بین‌المللی، تهران، کمیته ایرانی اتاق بازرگانی بین‌المللی، ۱۳۷۵، ص ۱۸

حمل ریلی کالا است. به استناد نظر کارشناسان، حمل یک تن کالا از یک مقصد متوسط اروپایی به یک کشور آسیایی (مثل ایران) از راه هوایی «۱۰۰۰» دلار، از راه جاده «۲۸۰» دلار، از طریق راه‌آهن «۱۳۰» دلار و از طریق کشتی «۱۲۰» دلار هزینه دارد.^۱

نگاهی به تاریخچه‌ی پیدایش راه‌آهن نیز نمایان‌گر این است که پیدایش این صنعت از هر نظر به ویژه از نظر اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی و سیاسی تحول بزرگی در زندگی بشر به وجود آورده است. در هر کشوری که راه‌آهن احداث گردیده، موجبات رشد و ترقی اقتصاد آن کشور را فراهم آورده است. راه‌آهن قیمت‌ها را تنزل داده و باعث دلگرمی مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان شده است، و از همه مهم‌تر با احداث راه‌آهن دسترسی به نقاط بسیار دور تسهیل گردیده و تاریخ نشان می‌دهد که راه‌آهن موجب رونق کشاورزی نیز شده است. احداث راه‌آهن که ابتدا با ایفای نقش برای حمل مستخرجات معادن همراه بود، همچنان نیز به عنوان اصلی‌ترین وسیله برای حمل و نقل آن مواد از معادن به سوی کارخانجات دوباره تولید گچ و سیمان می‌باشد.

راه‌آهن با قابلیت‌های ویژه خود مانند توانایی حمل حجم بسیار زیاد، صرفه‌جویی در مصرف انرژی، ایمنی بیشتر و دسترسی از آلودگی هوا و محیط زیست موجبات افزایش ارتباطات در بخش‌های فرهنگی، اجتماعی، سیاسی و اقتصادی را فراهم ساخته است. ظرفیت حمل و نقل سنگین و قابلیت‌های حمل و نقل راه‌آهن در شرایط مختلف باعث گردید که امکان ارتباط با مناطق درونی قاره‌ها فراهم گردد. امروزه اغلب کارخانه‌های بزرگ صنعتی در انتهای ریل‌های راه‌آهن قرار دارند. ششصد و بیست و یک کشورها را به مراکز تولید پیوند می‌دهد و این راه‌آهن است که مواد اولیه را در کانی‌ها را به کارخانجات مختلف می‌رساند و کالا و مسافران را جابجا می‌نماید و بدین وسیله، در حمل و نقل کالاهای صادراتی و وارداتی نقش فوق‌العاده‌ای دارد.^۲

با توجه به طبقه‌بندی بخش حمل و نقل در چهار حوزه جاده‌ای، ریلی، هوایی و دریایی دیده می‌شود که میزان تقاضا برای مصرف انرژی در حوزه‌ی جاده‌ای به مراتب بیش از سایر حوزه‌ها است، به طوری که سهم حمل و نقل جاده‌ای در مصرف انرژی «۹۳» درصد، حوزه‌ی هوایی «۲/۷» درصد و حوزه‌ی دریایی «۳/۷» درصد است و مابقی این سهم یعنی «۰/۶» درصد از آن بخش حمل و نقل ریلی است. از این روی سیستم ریلی را باید به عنوان «حمل و نقل سبز» و نسبتاً پاک یاد کرد. از جمله مزیت‌های استفاده از حمل و نقل ریلی برای محیط زیست می‌توان به موارد زیر اشاره نمود:

۱- بی‌نام، حمل و نقل بار، مجله صنعت حمل و نقل، ج ۴۵، ص ۷

۲- عرفانی، توفیق، مسئولیت مدنی حمل و نقل زمینی (جاده-ریل)، آثار اندیشه، ۱۳۸۵، ص ۱۸

۱- براساس آمار مقایسه مصرف سوخت در سیستم حمل و نقل ریلی و جاده‌ای، میزان مصرف سوخت برای حمل هر «۱۰۰۰» تن کیلومتر بار در جاده حدود «۱۰۴/۹» لیتر است در حالی که برای همین میزان بار میزان مصرف سوخت در حمل و نقل ریلی حدود «۰/۱» مصرف حمل و نقل جاده‌ای است. مصرف سوخت برای هر «۱۰۰۰» نفر-کیلومتر حمل و نقل مسافر در جاده «۱۰» لیتر و برای حمل و نقل در راه‌آهن حدود «۷» لیتر است.

۲- در تحقیقات به عمل آمده در کشور «سوئد» معلوم شد که چنانچه در گسترش و توسعه راه‌آهن اقدام نمایند و حمل و نقل ریلی را جایگزین حمل و نقل جاده‌ای به طور عام نمایند، از سال «۱۹۹۰» تا سال «۲۰۰۰» می‌توانند میزان آلودگی هوا را به میزان «۳۰» درصد، کسید نیتروژن، «۸۰» درصد هیدروکسیدها و «۵۰» درصد هیدروکربن‌ها کاهش دهند. در این تحقیقات مشخص شده که سهم راه‌آهن در آلودگی هوا فقط «۱» درصد است.

۳- تحقیقات علمی ثابت کرده که آلودگی صوتی حاصله از وسایل نقلیه ریلی به خاطر دامنه فرکانس مفیدشان، آزار بیشتری نسبت به آلودگی صوتی حاصله از خودروهای جاده‌ای دارند.

۴- راه‌آهن نیاز چندانی به زمین ندارد، یک متر دو خطه مدرن فقط «۱۳/۷» متر زمین (عرض) را اشغال می‌کند، اما یک بزرگراه چهار بانده با ظرفیت مشابه تقریباً سه برابر زمین مذکور را نیاز دارد. از طرفی راه‌آهن با اندازه‌ای که جاده در موازنه‌ی محیطی دخالت دارد، تغییری در محیط ایجاد نمی‌کند، چراکه در راه‌آهن سطح زمین به آسفالت کردن نیاز ندارد.^۱

۵- نتایج حاصله از تحقیقات نشان می‌دهد که سهم بخش جاده‌ای در آلودگی هوا و تخریب محیط زیست نسبت به حمل و نقل ریلی «۲» برابر می‌باشد و یمنی ریلی «۷۰۰» برابر حمل و نقل جاده‌ای و «۲۰۰» برابر هواپیما است و اثر آلوده‌کنندگی صوتی اتومبیل‌های جاده «۱۵» برابر لکوموتیو است.^۲

موقعیت ایران و وضعیت جغرافیایی منطقه آسیای مرکزی و خاورمیانه، ضرورت وجود شبکه حمل و نقل ریلی کارآمد جهت ترانزیت کالا در منطقه را به وجود آورده است. ایران با داشتن مرزهای طولانی با کشورهای همسایه‌ی خویش خصوصاً همسایگان شمالی که

1- <http://tnews.ir/news/F4B928135689.html>

۲ - فروزنده، کاظم، مقایسه اثرات زیست محیطی حمل و نقل ریلی و جاده‌ای، ماهنامه راه ابریشم، سال چهاردهم، شماره ۱۰۲، دی ۱۳۸۸، ص ۴۹

همگی محصور در خشکی می‌باشند و تنها راه ارتباطی ایشان با آب‌های 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 می‌باشد، از طریق این سواحل می‌تواند ارتباطات گسترده‌ای از طریق دریای عمان و اقیانوس هند با دیگر آب‌های آزاد دنیا و اقصی نقاط جهان داشته باشد و با داشتن این امکانات خدادادی، پل ارتباطی استراتژیکی میان شمال و جنوب منطقه و چهارراه اقتصادی پراهمیتی در تمام جهان باشد و این امر میسر نیست مگر به مدد اتصال حمل و نقل دریایی به حمل ریلی و تسهیل ترانزیت کالا.

رشد افزایش حجم تجارت جهانی و منطقه‌ای نیز بر اهمیت فعالیت‌های حمل و نقل ریلی با توجه به ارزانی حمل کالا توسط آن افزوده است. رشد و توسعه این شبکه به لحاظ مصرف کمتر سوخت و مسائل زیست محیطی، ایمنی و هزینه‌های کم می‌تواند نقش اساسی در اقتصاد حمل و نقل کشور داشته باشد. پس عمده مزایای حمل و نقل ریلی را می‌توان به شرح زیر بیان داشت:

- هزینه بسیار پایین
- امنیت بسیار بالا
- تأثیرپذیری پایین از رخدادهای جوی و آب و هوایی
- آسیب کم به محیط زیست
- سرعت بالا در حمل بار
- توانایی حمل بار در مقادیر بسیار بالا
- تطابق با سیستم حمل کانتینری جهت تسهیل حمل بارهای دریایی از میدانی بندرگاهی

- داشتن کم‌ترین میزان تأخیر و وجود برنامه‌های منظم تردد قطارها

اهمیت و ویژگی‌های خاص حمل و نقل ریلی از نظر قانونگذاران داخلی دور نمانده است، به نحوی که در اسناد و قوانین بالا دستی نیز بخش‌هایی به حمل و نقل و حمل ریلی اختصاص داده شده است. مواد «۱۶۱» الی «۱۶۶» «قانون برنامه پنجساله پنجم توسعه جمهوری اسلامی ایران» (۱۳۹۴ - ۱۳۹۰) ضمن پرداختن به حمل و نقل به عنوان یکی از محورهای بالقوه توسعه کشور، با تأکید بر رفع تصدی‌گری در این حوزه، زمینه‌ی پویایی بخش خصوصی را فراهم آورده است. ماده «۱۶۲» این قانون با احاله به «قانون توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت سوخت» مصوب «۱۳۸۶/۹/۱۸» حکم به تمذید اجرای قانون مذکور تا پایان مدت برنامه پنجم توسعه داده است. در اثبات اهمیت حمل و نقل ریلی همین نکته کافی است که قانونگذار در ماده «۶» «قانون توسعه حمل و نقل

عمومی و مدیریت سوخت» دولت را موظف کرده است با «اولویت حمل و نقل ریلی»، به گونه‌ای اقدام نماید که سهم حمل و نقل ریلی در جابه‌جایی بار و مسافر و مصرف سوخت در حمل و نقل برون شهری بر مقادیر جدول شماره «۱» این قانون منطبق شود.

جدول شماره‌ی «۱» «قانون توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت سوخت» مصوب «۱۳۸۶/۹/۱۸»

شرح	انتهای سال	۱۳۸۶	۱۳۸۷	۱۳۸۸	۱۳۸۹	۱۳۹۰
سهم حمل و نقل ریلی در حمل کالا (درصد)	۷/۱	۱۲	۱۷	۲۳	۳۰	
سهم حمل و نقل ریلی در حمل مسافر (درصد)	۴	۶	۹	۱۳	۱۸	

اما مناسبه رشد حمل و نقل ریلی آن‌چنان که باید، محقق نشده است. بنا به گزارش «بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران»، حمل ریلی با حمل «۳۳/۵» میلیون تن کالا تنها «۴/۷» درصد از حمل کالا در سال «۱۳۸۹» را به خود اختصاص داده است.^۱ این در حالی است که در سال «۱۳۹۰» نیز با حمل «۳۴/۲» تن کالا و رشد «۳/۵۴» درصدی نسبت به سال قبل،^۲ نشانی از حرکت یا شتاب مطلوب به سمت توسعه حمل و نقل ریلی مشاهده نمی‌کنیم، که خود جای بسی تأمل دارد و علت یابی آن از حوصله‌ی این پژوهش خارج است.

شایان ذکر است که حمل و نقل ریلی معایبی نیز دارد که در کنار محاسن آن باید مورد توجه قرار گیرد، که از جمله می‌توان گفت:

- نیاز به سرمایه‌گذاری عظیم دولت‌ها جهت احداث خطوط ریلی
- هزینه زیاد افزایش ناوگان، تعمیر و نگهداری آن
- توسعه کم شتاب

- عدم قابلیت توسعه شبکه راه‌آهن به نقاط کوهستانی و صعب‌العبور

- مقرون به صرفه نبودن جهت بارهای کوچک و مسافت‌های کم

در پاسخ باید خاطر نشان کرد که اولاً این معایب اختصاصی حمل ریلی نیستند. به عنوان مثال ایجاد فرودگاه‌ها، بزرگراه‌ها، بنادر و اسکله‌ها نیز نیاز به سرمایه‌گذاری‌های عظیمی دارد که معمولاً تنها از عهده دولت‌ها برمی‌آید یا این که حمل بارهای کوچک در

۱- بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران، گزارش ۱ مرداد ۱۳۹۲، فصل هفتم، حمل و نقل، جدول شماره‌ی ۷-۱

۲- تحلیلی بر روند آمار و شاخص‌های راه‌آهن در سال‌های اخیر (آمار ویژه مدیران ارشد)، دفتر آمار و اطلاعات راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران، پاییز ۱۳۹۲، ص ۹

۳- قهرمانی، حسین، و سایرین، بررسی بازار حمل و نقل ریلی باری در شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران با استفاده از دیدگاه سیستم دینامیکی، دهمین کنفرانس بین‌المللی حمل و نقل و ترافیک تهران، تهران، ۱۳۸۹، ص ۱

مسافت‌های پایین برای حمل هوایی نیز توجیه ندارد. ثانیاً این مجموع و برآیند مزایا و معایب است که برتری نسبی یک روش حمل و نقل را تعیین می‌کند. لذا حمل و نقل ریلی کماکان ارزش بی‌بدیل خود را حفظ می‌کند و توجه به آن یک سرمایه‌گذاری عظیمی است که توسعه و آبادانی یک کشور را به دنبال خواهد داشت.