

مطالعه تطبیقی مسؤلیت مدنی ناشی از حمل و نقل هوایی کالای

خطرناک در حقوق کشور ایران، فقه و اسناد بین المللی

چکیده

حمل و نقل هوایی به جابجایی کالا از طریق هواپیما به نقاط مختلف دنیا اطلاق می شود که این روش حمل و نقل، امروزه سریع ترین و امن ترین روش جابجایی کالا در مسافت های طولانی است و برای کالاهای فاسدشدنی، ارزشمند یا کالاهایی که نیاز به حمل سریع دارند، بسیار مناسب به نظر می رسد؛ اما در خصوص حمل و نقل هوایی کالاهای خطرناک شرایط اینگونه نیست؛ در خصوص کالاهای خطرناک لازم به ذکر است که حمل و نقل این کالاها می تواند خطرات متعدد و بسیار گسترده ای را برای سلامتی افراد، اموال و همچنین ایمنی پرواز به وجود آورد که تمامی موارد مذکور اقتضاء آن خواهد داشت که برای حمل و نقل هوایی ایمن کالاهای خطرناک و به منظور جلوگیری از خسارات اعم از انسانی و زیست محیطی، علاوه بر رعایت مقررات عام به مقررات خاصی که در راستای حمل این گونه مواد وضع گردیده، توجه خاصی شود. در خصوص ایمنی، ارزیابی مواردی مانند انواع خطرها، عوامل موثر در ایجاد خطر، آثار ناشی از آنها، میزان خسارات جانی، مالی و زیست محیطی پیش از بروز حادثه ضروریست. علیرغم اینکه تعهد ایمنی به عقیده اکثر حقوقدانان مسئولیتی قراردادی محسوب می شود، اما تسری آن به مسئولیت غیر قراردادی نیز صحیح است. زیرا در بسیاری از مواقع، علاوه بر طرفین قرارداد، اشخاص ثالث و محیط زیست در معرض خطر و خسارت قرار می گیرند. در خصوص حمل و نقل کالای خطرناک، علیرغم پذیرش مسئولیت مبتنی بر تقصیر در ماده ۱ قانون مسئولیت مدنی، به دلیل گستردگی و شدت خسارات احتمالی و لزوم جبران به موقع آن ها و از سوی دیگر دشواری و بعضاً عدم امکان اثبات تقصیر، پذیرش مسئولیت بدون تقصیر، منطقی تر به نظر می رسد. پژوهش حاضر در صدد آن است به روش توصیفی - تحلیلی به تبیین موضوع در حقوق ایران، فقه و اسناد بین المللی بپردازد.

واژگان کلیدی: حمل و نقل هوایی، کالای خطرناک، متصدی حمل و نقل، مسئولیت مدنی، جبران

خسارت.

مقدمه

برای مسئول شناختن متصدی به لحاظ قراردادی و قهری، عالم بودن وی به ماهیت خطرناک کالا، نقش به سزایی دارد زیرا در صورتی که متصدی نسبت به ماهیت خطرناک کالا آگاهی نداشته باشد، نمی توان ادعا نمود که وی نسبت به وظایفی که صریحا یا ضمنا به عهده وی بوده، کوتاهی کرده و مسئول است چون در این حالت فرستنده است که به وظیفه خود مبنی بر اطلاع رسانی نسبت به ماهیت خطرناک کالا، عمل ننموده است درست منطبق بر قاعده تحذیر که به آن خواهیم پرداخت. در محیطهای فرودگاه و یا پرواز هواپیماهای باری، یا مسافربری، حین جابجایی کالاهای خطرناک احتمال رخداد سوانح جبرانناپذیر و به خطر افتادن جان و مال مسافران، خدمه و خلبانان هواپیما وجود دارد از اینرو، سازمان بین‌المللی هواپیمایی غیرنظامی بر مبنای دستورالعمل و ضمیمه‌ی فرودگاهی (Annex) که به تعداد ۱۸ جلد می‌باشد (در شماره ۱۸، به نام انتقال ایمن کالاهای خطرناک، طرق ایمن انتقال کالاهای خطرناک به وسیله‌ی هواپیما را عنوان نموده) تمامی کشورهای سازمان هواپیمایی بین‌المللی را ملزم به رعایت مفاد این دستورالعمل می‌کند. طبق مفاد مندرج در توصیه‌های فنی آنکس ۱۸، حمل و نقل هوایی چند نمونه از کالاهای خطرناک در هر شرایطی ممنوع بوده و تحت عنوان معافیت می‌توان با تأیید تمام کشورهای که در چرخه حمل و نقل آن کالا دخیل می‌باشند (کشور تولیدکننده یا مبدأ، کشوری که حمل و نقل آن را انجام می‌دهد، کشور مقصد و کشورها یا کشوری که پرواز از فراز خاک آن‌ها عبور می‌کند) انجام شود. کالاهایی که خطر کم‌تری دارند را می‌توان با هواپیمای مسافربری جابجا نمود و کالاهای خطرناک فقط باید با هواپیماهای باربری جابجا شود. انتقال کالاهای پرخطر از راه هوا ممنوع است، مگر این‌که در "آنکس ۱۸" قید یا جزئیات این استثناها در سند قواعد فنی برای حمل با شرایط خاص ذکر شده باشد. ایران چون سایر کشورها ملزم به رعایت مقررات مزبور

است در این راستا سولاتی نظیر این که تکالیف فرستنده و علی الخصوص حمل کننده در حمل این گونه کالاها که به مراتب نسبت به کالاهای عادی از حساسیت بالاتری برخوردار هستند، چیست؟ و در صورت تخلف چه نوع مسئولیتی متوجه آن ها خواهد بود و با چه نظریه ای قابل توجیه است؟ مسئولیت شکل گرفته شده، قراردادی است یا می تواند قهری نیز باشد؟ مطرح می شود که باید گفت این مسئولیت بیشتر جنبه ی قراردادی دارد البته با حصول شرایطی امکان تحقق مسئولیت قهری نیز وجود دارد. پژوهش هایی در خصوص حمل و نقل زمینی و دریایی کالای خطرناک به رشته ی تحریر در آمده که البته در این پژوهش مورد استفاده قرار گرفته اند ولیکن نسبت به حمل و نقل هوایی کالای خطرناک سابقه ی چندانی وجود ندارد. در این پژوهش که در سه بخش کلی، دامنه و قلمرو کالای خطرناک و مقایسه آن با حمل و نقل جاده ای، شرایط حمل این کالاها و قواعد فقهی مرتبط، مقررات حاکم اعم از قواعد فنی و قوانین تعیین کننده مسئولیت که به صورت تطبیقی تنظیم شده است، مفصلاً به آنها خواهیم پرداخت.

۱- مفهوم و قلمروی کالای خطرناک در حمل و نقل هوایی

در یک تقسیم بندی کلی می توان کالا را به دو قسم خطرناک و غیرخطرناک تقسیم نمود که قسم خطرناک به مواردی اشاره دارد که به صورت ذاتی و خارج از اراده اشخاص برای سلامتی اشخاص، اموال و محیط زیست و منابع طبیعی ایجاد ضرر و زیان کند که در نقطه مقابل شی غیرخطرناک قرار دارد (دریائی و همکاران، ۱۳۹۸: ۲۱۷). اگرچه تعریف جامعی از سوی کنوانسیون های بین المللی در خصوص کالای خطرناک بعمل نیامده است اما علت آن را می توان به پای بداهت تعریف آن و همچنین سختی تشخیص تمامی مصادیق آن گذاشت ولیکن در تعریف کالاهای خطرناک هوایی می توان گفت، کالاهایی هستند که حین

حمل می توانند خطرات بسیاری برای سلامتی افراد، اموال و ایمنی پرواز به وجود بیاورند (معمری، ۱۳۹۶: ۱۰). در مورد حمل و نقل هوایی کالای خطرناک، تقسیم بندی های از سوی سازمان هوایی IATA با همکاری سازمان ICAO صورت گرفته و هر سال نیز تغییر می یابد این تقسیم بندی که در کتابی به نام دستورات فنی جهت ایمنی حمل و نقل هوایی کالای خطرناک معرفی می گردد، در سه بخش تقسیم شد:

۱- کلبه کالاهایی که بر اساس حروف ABC در زبان انگلیسی تقسیم بندی شده اند.

۲- کالاهایی که از طرف سازمان ملل متحد به صورت اعداد ۰۰۰۱ تا ۹۹۹۹ شده، بر مبنای معیارهای تدوین شده توسط کمیته کارشناسان سازمان ملل تقسیم شده اند که این طبقه بندی، قابلیت پذیرش و همچنین شرایط حمل این نوع کالاها را تعیین می کند. این طبقه بندی نه گانه در تمامی حمل و نقل های هوایی، دریایی، زمینی یکسان می باشد (رهبر، ۱۳۹۳: ۱) همین طبقه بندی در مقررات^۱ ADR (توافق نامه ی اروپایی حمل جاده ای کالای خطرناک) نیز دیده می شود. کشورهای مختلف از جمله ایران در تدوین آیین نامه ها و بخشنامه ها ی خود از همین طبقه بندی استفاده می نمایند که در آیین نامه اجرایی حمل کالای خطرناک مصوب ۱۳۸۰ این امر به وضوح دیده می شود. این طبقه بندی به شرح زیر است:

کلاس ۱: مواد منفجره

کلاس ۲: گازها

^۱-European Agreement concerning the international carriage of dangerous goods by road (ADR)

کلاس ۳: مایعات قابل اشتعال

کلاس ۴: جامدات قابل اشتعال (موادی که در معرض گرما و آتش خود به خود آتش می گیرند و همچنین موادی که در تماس با آب، گازهای قابل اشتعال منتشر می کنند).

کلاس ۵: مواد های اکسید کننده و پر اکسید آلی

کلاس ۶: مواد سمی و عفونی

کلاس ۷: مواد رادیو اکتیو

کلاس ۸: مواد خورنده

کلاس ۹: مواد و اقلام خطرناک متفرقه (از جمله مواد خطرناک برای محیط زیست)

۳- کالاهایی که نامشان در کتاب نیامده است.

در این تقسیم بندی کالاها در سه نوع مایعات، جامدات و گازها قرار می گیرند.

طبق آنکس ۱۸، کالای پرخطر عبارت است از هر نوع کالایی که دارای خطر برای سلامتی، ایمنی، دارایی یا محیط باشد. طبقه بندی مواد و کالاهای خطرناک باید بر اساس قواعد فنی، (سند ضمیمه شماره ۹۲۸۴ سازمان بین المللی هوانوردی کشوری) باشد که جزئیات معین شده برای طبقه بندی مواد خطرناک در آن ذکر گردیده است. انتقال از طریق مسیرهای هوایی ممنوع است، مگر این که جزئیات و نحوه انتقال آنها در قواعد فنی (سند ۹۲۸۴) ذکر شده باشد.

۲- شرایط و چگونگی حمل کالای خطرناک در هواپیما

حمل کالاهای خطرناک با هواپیمای مسافربری یا هواپیمایی که دارای خدمه پرواز است، ممنوع است مگر این که بر اساس قواعد فنی مجاز شده باشد. در صورت رویت آلودگی ناشی از نشتی کالای پرخطر در هواپیما، باید بلافاصله رفع شود و اگر آلودگی مربوط به مواد رادیواکتیو باشد، هواپیما باید فوراً از سرویس خارج شود تا میزان آلودگی رادیواکتیو بنابر (سند ۹۲۸۴) به میزان قابل قبول برسد. کالاهای پرخطر باید به صورت جداگانه از سایر کالاهای در هواپیما حمل شود. بسته‌های سمی و مواد مسری باید بر مبنای قواعد فنی در هواپیما انباشته شوند و مواد رادیواکتیو جدا از اشخاص، حیوانات زنده و فیلم عکاسی استفاده نشده قرار گیرند. وقتی مواد و کالاهای پرخطر در هواپیما بارگیری شد، شرکت هواپیمایی مربوطه مکلفند این مواد را از آسیب و هر نوع حرکتی که موجب خرابی آن می‌شود، حفظ کند. در مورد بسته‌هایی که حاوی مواد رادیواکتیواند، این حفاظت باید اطمینان از جدایی مذکور در بالا را نیز شامل شود. به جز در موارد ذکر شده در (سند ۹۲۸۴)، هر نوع بارگیری کالاهای پرخطر در هواپیماها صرفاً باربری باید زیر نظر پرسنل مسئول باشد و نگهداری از آن از نظر اندازه، وزن و جدایی نسبت به سایر بارها مدنظر قرار گیرد (براتی و رهبر، ۱۳۸۷: ۸۷) بعضی از محموله‌ها در فریت بار و حمل بار هوایی ممکن است برای خود هواپیما و همچنین برای مسافران خطرناک باشند. محموله‌هایی نظیر اورانیم و گازها و مایعات خطرناک مثل اسیدهای قوی و... در هیات مدیره‌ی سازمان حمل و نقل هوایی یا تا به عنوان کالاهای حمل هوایی خطرناک شناخته شده‌اند و برای فریت بار و حمل بار هوایی این نوع از کالاهای محدودیت و حتی در مواقعی ممنوع می‌باشد. یا تا برای فریت بار و حمل بار هوایی این نوع از کالاهای استاندارد‌هایی را وضع کرده است تا اینگونه بتواند درجه امنیت در حمل و نقل هوایی این نوع از بارها را بالا ببرد، همچنین در این

خصوصاً یاتا آموزش‌هایی را برای شرکت‌های حمل‌بار هوایی و فریت بار از طریق بنیاد آموزش فنی و حرفه‌ای در زمینه بسته‌بندی کالاها ارائه داده است. استانداردهایی که یاتا برای این نوع از کالاها ارائه داده است شامل نوع بسته‌بندی و محل قرارگیری و هم‌چنین شکل و حجم و... و در برخی موارد حتی هواپیماهای مناسب برای فریت بار این نوع از کالاها نیز در نظر گرفته است.

۳- مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل هوایی کالای خطرناک

برای تبیین مبنای مسئولیت در صورت تخلف از تعهدات فنی مهم‌ترین قواعد فقهی مرتبط، مقررات داخلی و بین‌المللی را مورد بررسی قرار می‌دهیم.

۳-۱- مبنای مسئولیت متصدی در فقه

مهم‌ترین قواعد فقهی که می‌توان آنها را مبنای مسئولیت در حمل کالای خطرناک قرار داد، را مورد بررسی قرار می‌دهیم.

۳-۱-۱- قاعده ضمان ید

این قاعده بر مبنای حدیث نبوی "علی الید ما اخذت حتی تودیه" است. بر این اساس هر کسی به مال دیگری دست یابد بدون آنکه ماذون از طرف مالک باشد، مکلف به رد عین مال به مالکش است (ولایی، ۱۳۷۴: ۲۱). به عقیده برخی فقها، مقتضای اولیه استیلا بر مال دیگری (تصرف)، ضمان متصرف در مقابل مالک است، یعنی متصدی حمل در برابر مالک ضامن است و موظف به رد مال می‌باشد. پس اگر کالای مورد حمل (کالای خطرناک) تلف، ناقص شود یا خساراتی به آن وارد شود متصدی مسئول است (محقق داماد، ۱۳۷۸: ۲۱۷).

۳-۱-۲- قاعده اتلاف و تسبیب

هرگاه کسی شخصا یا با واسطه ای مال دیگری را تلف نماید، تلف کننده مال در برابر صاحب آن، ضامن است (محمدی، ۱۳۷۳: ۲۲). این مضمون در روایت "من اتلف مال الغیر فهو له ضامن" نیز قابل رویت است یعنی هر کس مال دیگری را تلف نماید ضامن است چه مقصر باشد و چه نباشد اما عدم نیاز به اثبات تقصیر به این معنا نمی باشد که احراز نسبت به عمل به فاعل نیز ضروری نخواهد بود، بلکه ایجاد علت تلف مانند آتش زدن و تیر انداختن رابطه ی مستقیم را عرفاً قطع نمی نماید (نجفی، ۱۴۰۴: ۴۳).

با توجه به نصوص فقهی، هر گاه عمل شخص مع الواسطه سبب تلف شدن مال غیر شود، عامل ضامن است و عمل مزبور را تسبیب می گویند. اتلاف و تسبیب باهم تفاوت دارند که البته وجه اشتراک آن ها، فقدان علم و عمد در آن دو است (محمدی، ۱۳۷۳: ۲۸). در حالت اتلاف، یک شخص مرتکب فعلی می شود که در حالت عادی منجر به تلف می گردد اما در تسبیب، یک شخص صرفاً زمینه وقوع حادثه و تلف را فراهم می کند (کاتوزیان، ۱۳۷۴، ۱۵۴-۱۵۲). وظیفه اصلی متصدی، سالم رسانیدن کالا به مقصد است در صورت بروز تلف، ضامن است البته طبق فقه امامیه در اتلاف هر چند که تقصیر لازم نیست ولیکن انتساب عمل به فاعل آن لازم است پس باید دید تلف منتسب به متصدی هست یا خیر؟ (عباسلو، ۱۳۹۰: ۵۲). حال اگر عمل متصدی با واسطه موجب تلف کالا یا جان دیگری باشد، وی ضامن است و عملش تسبیب محسوب می شود (محقق داماد، ۱۳۷۸: ۵۴).

۳-۱-۳- قاعده تحذیر و قاعده اقدام

قاعده ی "قد اعذر من حذر" یا همان قاعده تحذیر بدین معناست که اگر فردی پیش از انجام عملی که احتمال ورود خسارت در آن می رود اقدام به آگاه کردن دیگران با وسایل مقتضی نماید اما فرد مطلع شده از خطر، به آن توجه ننماید و خسارتی به وی وارد گردد، مسئولیتی متوجه هشدار دهنده نخواهد بود. این که هشدار پیش از ورود به محل

خطر زا و وسایل مقتضی صورت پذیرد و افراد از آن آگاهی یابند و امکان ادامه ندادن مسیر قبلی و دور شدن از آن برایشان مقدور باشد (شهید ثانی، ۱۳۹۳: ۳۴۱). لازم نیست این هشدار از شکل خاصی پیروی نماید، بلکه می تواند به شکل قولی، کتبی یا فعلی باشد (سبزواری، ۱۴۱۳: ۱۱۷). البته اعلام وجود محیط خطرناک یا دستگاه خطر آفرین بنا به مقتضای نوع خطر باید متناسب باشد (بجنوردی، ۱۴۱۹: ۱۶۵). در این حالت طرف مقابل می تواند در مقام دفاع از خود و اثبات عدم استحقاق متضرر به این قاعده استناد و هشدار را دلیل رفع مسئولیت از خود بیان نماید. همچنین جهت تحکیم این استدلال، شایسته نیست که به مباحث راجع به " دخالت متضرر در وقوع خسارت " که از اسباب خارجی و سبب معافیت طرف مقابل از پرداخت خسارت می شود اشاره نمود (یزدانیان، ۱۳۷۹: ۱۵۷). بنابراین فرستنده باید متصدی را نسبت به ماهیت خطرناک کالا و تمامی اقدامات احتیاطی لازمه آگاه نماید و اگر علیرغم آن، متصدی خساراتی را به بار بیاورد، فرستنده مسئولیتی نخواهد داشت و اگر فرستنده تعهد بر اطلاع رسانی ترک گوید و این نا آگاهی نسبت به ماهیت کالای خطرناک که ناشی از غفلت فرستنده است و امکان اجتناب از آن عرفاً وجود دارد، باشد مسئولیتی متوجه متصدی نخواهد بود (جنیدی، ۱۳۸۱: ۴۳). مطابق با قاعده اقدام به زیان خود عمل نموده و مسئولیت متصدی نسبت به کالا مانند مسئولیتش در قبال کالای عادی می شود و در قبال خسارات وارده مسئولیتی نخواهد داشت. طبق قاعده اقدام، هرگاه شخصی با توجه و آگاهی، عملی را انجام دهد که موجب ورود زیان توسط دیگران به او گردد، وارد کننده زیان که شخص دیگری است، مسئول خسارت نخواهد بود فقها عدم مسئولیت وارد کننده را مستند به " اقدام " دانسته اند بدین بیان که شخص با اقدام خود موجب از بین رفتن حرمت مالش شده است (محقق داماد، ۱۳۸۲: ۲۲۱) لذا می توان گفت دو قاعده تحذیر و اقدام در مواردی می توانند مکمل هم باشند.

۳-۱-۴- قاعده استیمان

مطابق با این قاعده هر کس مال دیگری را به امانت بگیرد مادامی که آن مال بدون افراط و تفریط از سوی امین تلف شود امین ضامن نیست. ماده ۵۱۶ قانون مدنی منطبق بر همین قاعده است، متصدی حمل و نقل را امینی می داند که تا تعدی و تفریط نکرده مسئولیتی ندارد و صرف بی تقصیری وی برای رفع مسئولیتش کفایت می کند (تعهد بوسیله). لذا با توجه به اصل "لیس الامین الا الیمین" متصدی جز در صورت تعدی و تفریط مسئولیتی ندارد. این در حالی است که ماده ۳۸۷ قانون تجارت در صورت هر گونه تلف یا گم شدن کالا اصل را بر مسئولیت متصدی گذارده و متصدی باید عدم تقصیر خود را برای رفع مسئولیت اثبات نماید (تعهد به نتیجه). عده ای معتقدند که بین این دو تنافی وجود ندارد قانون تجارت در خصوص حمل های سازمانی است و قانون مدنی در حمل های عادی اعمال می شود. به نظر عده ای، قانون تجارت، قانون مدنی را تخصیص می زند لذا در صورت سکوت و ابهام قانون تجارت باید سراغ قانون مدنی رفت. عده ای دیگر ماده ۳۸۷ قانون تجارت را نسخ کننده ماده ۵۱۶ قانون مدنی می دانند که در این صورت متصدی مسئول قلمداد شده و ضامن خسارات وارده به کالا خواهد بود که البته نظر اخیر با مخالفت هایی روبروست چرا که عده ای از فقها و حقوقدانان (کاتوزیان، ۱۳۷۹: ۶۰ و علامه، ۱۳۷۵: ۱۶۲) معتقدند که شرط مسئولیت امین در عقود امانی بالاخص در ودیعه خلاف مقتضای ذات عقد است چون در این عقد ید امین به منزله ید مالک است که اگر امین را ضامن بدانیم گویا مالک را در برابر تلف مالش ضامن دانسته ایم که این امر به لحاظ قانونی پذیرفته نمی باشد. و عده نیز معتقدند که درج شرط مسئولیت برای امین باعث تبدیل ماهیت امانی به ضمانی می شود (خمینی، ۱۳۶۸: ۱۹۲).

۳-۲ - مقررات و قوانین حاکم بر حمل و نقل هوایی بین المللی

برای مسئول شناخته شدن متصدی ضرورت دارد هم به قواعد فنی و هم قواعد تبیین کننده نوع و مبنای مسئولیت توجه شود لذا ابتدا در وهله اول به قواعد فنی و نحوه شکل گیری آن و وظایف طرفین می پردازیم و در وهله دوم مبنای مسئولیت را با توجه به کنوانسیون های بین المللی خاصه در حمل و نقل هوایی بین المللی بررسی می کنیم.

۱-۲-۳- مقررات انجمن یاتا در مورد حمل و نقل کالاهای خطرناک

انجمن بین المللی حمل و نقل هوایی در اوایل دهه ی ۱۹۵۰ به دنبال استاندارد سازی قواعد حاکم بر حمل و نقل هوایی کالاهای خطرناک شکل گرفت. این قواعد نه تنها برای امنیت و حمل و نقل کار آمد این مواد گردآوری شدند و با شناسایی مواد، محموله های شناخته نشده و سایر محموله هایی که به طور بالقوه خطرناک هستند را از حمل و نقل منع می کند. در نتیجه، یک گروه از کارشناسان فنی و هواپیمایی وظیفه تدوین مقررات کالاهای طبقه بندی شده یاتا^۲ و اولین مجموعه حاکم بر حمل و نقل بین المللی کالاهای خطرناک که در سال ۱۹۵۶ منتشر شد را عهده دار شدند.

در اوایل دهه ۸۰ میلادی، یاتا از سازمان بین المللی هوانوردی کشوری^۳ درخواست کرد که مقررات کالاهای طبقه بندی شده به یک مجموعه مقررات که برای همه کشورهای مرتبط با سازمان بین المللی هوانوردی کشوری و اعضای کنوانسیون شیکاگو الزام آور باشد، ضمیمه گردد. در نتیجه، کمیسیون ناوگان هوایی^۴ ایکانو در ۱۹۸۱ ضمیمه ی ۱۸ را به کنوانسیون شیکاگو، پیوست نمود. مقررات ضمیمه ۱۸ با دستور العمل های فنی ایکانو برای حمل و نقل کالای خطرناک از طریق هوا^۵ ارتقا یافت و اولین ویرایش آن در ۱۹۸۳ منتشر

^۲.The IATA Restricted Articles Regulations(RAR)

^۳. International Civil Aviation organization (ICAO)

^۴ Air Navigation Commission

^۵.Technical Instruction for the safe Transport of Dangerous goods by Air(ICAO IT,s)

گردید. ضمیمه ۱۸ (آنکس ۱۸) دارای ۱۲ بخش است که مورد استفاده سازمان های هواپیمایی کشوری و شرکتهای هواپیمایی می باشد.^۶

مطابق با مقررات مزبور، نمایندگان شرکت های عضو مانند ایران موظف اند دوره های آموزشی که هر ساله در کتابی با عنوان Dangerous Goods Regulation منتشر می شود را طی نمایند. تاکنون ۶۴ بار این مقررات ویرایش شده است که آخرین نسخه آن در برگزیده تمام تغییرات ایجاد شده توسط هیات کالای خطرناک یاتا است که در آن دستور العمل های فنی تایید شده آتی ایکائو پیوست شده است.

الف- وظایف فرستندگان کالاهای خطرناک

۱- فرستنده کالا باید قبل از تحویل محموله خود به شرکت حمل و نقل، از رعایت ضوابط مربوطه، مطمئن شود.

۲- محموله های تحویلی، دارای ممنوعیتی نباشد.

-
۵. بخش اول-تعریف واژهها از نظر فنی و حقوقی
- بخش دوم-مقررات جابجایی کالاهای خطرناک در داخل و خارج کشورهای متعاقد در سطح زمین
- بخش سوم-طبقه بندی کالای خطرناک
- بخش چهارم-معرفی کالاهای مجاز یا غیر مجاز و محدودیت های جابه جایی کالاهای خطرناک
- بخش پنجم-نحوه ی بسته بندی کالای خطرناک
- بخش ششم-علامت گذاری و برچسب کالای خطرناک
- بخش هفتم-اسناد کالاهای خطرناک و زبان مورد استفاده
- بخش هشتم-نحوه بار گیری ، انبارداری و جدایی بارهای خطرناک با دیگر محموله ها
- بخش نهم- در رابطه با اطلاعات در خصوص کالای خطرناک و ارائه آن به افراد مسئول مانند خلبان و خدمه پرواز
- بخش دهم-آموزش و برنامه ریزی در رابطه با کالای خطرناک
- بخش یازدهم-بازرسی کالاهای خطرناک و پست آن ها و مجازات در رابطه با آنها
- بخش دوازدهم-معرفی گزارش سانحه ی هواپیمای آسیب دیده و محتوی کالای خطرناک

۳- محموله ها به صورت صحیح طبقه بندی ، علامت گذاری و برچسب زده شود و تمامی اسناد حمل به صورت صحیح تهیه و امضا شود.

ب- وظایف شرکت حمل و نقل

۱- پذیرش کالا باید بر اساس مقررات انجام شود و در صورت مشاهده هر گونه تخلف، فرستنده را نسبت به رفع آن آگاه نماید.

۲- انبار نمودن کالاها که باید هنگام جداسازی کالاها از یکدیگر مطابق با مقررات و نوع طبقه بندی کالاها صورت پذیرد تا از نظر فعل و انفعال شیمیایی روی هم اثر نگذارد.

۳- بارگیری در انبار هواپیما باید با احتیاط انجام شود.

۴- بازرسی کالاها و کنترل آن ها هنگام پذیرش کالا که به دلیل ایمنی سلامت پرواز توسط واحد های بازرسی صورت گیرد.

۵- تهیه اطلاعات توسط شرکت مورد نظر از کلیه واحد های مرتبط با حمل و نقل کالای خطرناک یا مرتبط با نوع کالاست مثل گرفتن اطلاعات راجع به حمل و نقل کالاهای رادیو اکتیوی از سازمان انرژی اتمی و یا کالای نفتی از سازمان های ذی ربط (دین آرا، ۱۳۷۴، ۶۰).

۲-۲-۳- کنوانسیون های بین المللی تعیین کننده مبنای مسئولیت

کنوانسیون بین المللی هوایی ورشو مصوب ۱۲ اکتبر ۱۹۲۹^۷ و پروتکل لاهه مصوب ۲۸ سپتامبر ۱۹۵۵^۸ و کنوانسیون گوالاخارا مصوب ۱۸ سپتامبر ۱۹۶۱^۹، در جهت اصلاح کنوانسیون ورشو تدوین شده اند به علاوه کنوانسیون مونترال ۱۹۹۹^{۱۰} که البته این کنوانسیون، ابداعی نیست و در واقع مقررات ورشو را به روز نموده است (Nagaranjan,2010:7). کنوانسیون ورشو در قواعد حمل و نقل داخلی ایران نیز حاکم است کشور ایران در سال ۱۳۵۴ با تصویب مجلس شورای ملی مقررات این کنوانسیون را در خصوص پرواز های خارجی پذیرفت و در سال ۱۳۶۴ با تصویب ماده واحده ای مقررات آن را به پرواز های داخلی نیز تسری داد.^{۱۱} تصویب مقررات متحد الشكل کنوانسیون ورشو، سبب حفظ حقوق استفاده کنندگان از حمل و نقل هوایی حفظ شد زیرا می دانند که هر زمان و مکان که پرواز می کنند، مقررات هماهنگی در خصوص مسئولیت متصدی وجود دارد و متصدی نیز از مسئولیت خود آگاه است و می تواند ترتیبی اتخاذ کند که در برابر خسارات احتمالی مسافران و محموله های خود را بیمه نمایند (Diederiks,1998:55). همین امر زمینه را برای متصدیان فراهم ساخت تا بتوانند قراردادهای بیمه ای برای پوشش

7. Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage By Air, signed at Warsaw on 12 October 1929 ICAO Doc.7838(Warsaw Convention).

8. The Hague Protocol(1955), protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, Signed at Warsaw on 12 October 1929, Done at the Hague on 28 September 1955, ICAO Doc.1632

9. Convention Supplementary to the Warsaw Convention for The Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air performed by a person Other than the Contracting Carrier, signed in Guadalajara, on 18 September 1961

10. Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air, Montreal, 28 May 1999

۱۰ ماده واحده قانون تعیین حدود مسئولیت شرکت های هواپیمایی ایران در پرواز های داخلی مصوب ۱۳۶۴

حوادث احتمالی منعقد کنند و بدین صورت چارچوب ابتدایی برای مدیریت خطر در صنعت هوانوردی شکل گرفت (Midle, 2003: 159).

بنابر کنوانسیون ورشو مسئولیت متصدی از لحظه دریافت کالا آغاز می شود و تا زمان تحویل به مسافر یا گیرنده کالا تداوم می یابد، هر گونه آسیب در اثر تقصیر و یا کوتاهی وی موجب مسئولیتش می گردد مگر این که بتواند به استناد شرایط مقرر در کنوانسیون خود را معاف کند (Alhoudail, 2005: 23-24).

در خصوص مبنای مسئولیت در کنوانسیون ورشو بند ۱ ماده ۲۰ مقرر می دارد: "در صورتی که متصدی حمل و نقل ثابت نماید که خود و عاملینش، کلیه تدابیر لازم را برای جلوگیری از بروز خسارت اتخاذ نموده اند یا این که اتخاذ چنین تدابیری برای او و عاملین او مقدر نبوده، مسئول نخواهد بود". بنابراین متصدی حمل و نقل می تواند با اثبات بی تقصیری خود از مسئولیت معاف شود، در این صورت بار اثبات قضیه با متصدی است چرا که ماده ۲۰ استثنایی بر ماده ۱۷ می باشد و موارد استثنا به طور محدود تفسیر می شوند (Larsen, 1999: 12). ماده ۱۷ مقرر می دارد که متصدی مسئول خساراتی است که منجر به فوت یا جرح یا هر نوع صدمه بدنی می شود و البته ماده ۱۸ نیز در مورد کالا، متصدی را مسئول می شناسد (Diedereiks, 1998: 68). وجود عبارت "اتخاذ تدابیر لازم" سبب شده تا برخی مبنای مسئولیت در کنوانسیون مزبور را "فرض تقصیر" بدانند (فخاری و محمد زاده، ۱۳۸۱: ۲۲۷). و اما منظور از "اتخاذ تدابیر لازم" چیست؟ عده ای معتقدند صرف وقوع خسارت بیانگر آن است که کلیه تدابیر لازم اتخاذ نگردیده است زیرا اگر متصدی کلیه تدابیر لازم را جهت جلوگیری از ورود خسارت می اندیشید، به هیچ وجه خسارتی وارد نمی شد، مگر امکان اتخاذ چنین تدابیری نباشد (Specht, 1986: 13). باید عنایت داشت که هدف اولیه از درج عبارت "کلیه تدابیر

لازم "همان اعمال" مراقبت و مهارت های معقول "بوده است که با گذشت زمان با تفاسیری سخت گیرانه تر به آن چه که "نهایت مراقبت" نامیده می شود تغییر یافته است (Malcolm, 2010:125). ماده ۳۸۶ قانون تجارت ایران مقرر می دارد: "اگر مال التجاره تلف یا گم شود متصدی حمل و نقل مسئول قیمت آن خواهد بود مگر این که ثابت نماید تلف یا گم شدن مربوط به جنس خود مال التجاره یا مستند به تقصیر ارسال کننده یا مرسل الیه و یا ناشی از تعلیماتی بوده که یکی از آنان داده اند یا مربوط به حوادثی بوده که هیچ متصدی مواظبی نمی توانسته از آن جلوگیری نماید" به نظر می رسد هدف از انجام تدابیر لازم از سوی متصدی، انجام کلیه تدابیر متعارفی است که یک متصدی مواظب، جهت جلوگیری از بروز خسارت اتخاذ می نماید و بدیهی است تعیین این امر با دادگاه است (عزیزی، ۱۳۸۵: ۲۴۸). لیکن در قسمت اخیر بند مزبور عبارت "انجام کلیه اقدامات لازم برای متصدی حمل و نقل انجام پذیر نبوده" بیانگر آن است که متصدی حمل و نقل باید قوه قاهره را اثبات نماید (جباری و حسن نژاد، ۱۳۹۲: ۱۴۸). پس باید ابتدا تعیین شود که تعهد متصدی حمل، تعهد به نتیجه است یا تعهد به وسیله؟ در ابتدا با توجه به بند ۱ ماده ۲۰ به نظر می رسد که تعهد وی تعهد به وسیله است اما با تامل در بند ۱ ماده ۱۱ که بیان میکند متصدی حمل مسئول است که کالا را همان گونه که از فرستنده تحویل گرفته است به گیرنده کالا تحویل دهد و تازمانی که به وظیفه ی قراردادی خود عمل نموده، انجام این تعهد را به نحو صحیح به پایان رسانیده است (جباری، ۱۳۷۹: ۱۶)، به نظر می رسد که تعهد متصدی، تعهد به نتیجه است. از اینرو تعهد به وسیله حمل و نقل که اتخاذ تدابیر لازم است جای خود را به تعهد به نتیجه می دهد زیرا درسوانح ایجاد شده در حین حمل، اثبات تقصیر متصدی امری دشوار به نظر می رسد (کاتوزیان، ۱۳۸۰: ۱۷۶). با این تفسیر در نظر گرفتن

تعهد متصدی حمل و نقل به عنوان تعهد به نتیجه با هدف اولیه ایجادکنوانسیون نزدیک تر است.

قوه قاهره به عنوان یکی از عوامل رافع مسئولیت، از قسمت اخیر ماده ۲۰ آن جا که مقرر می دارد "...مگر این که ثابت کند اتخاذ کلیه تدابیر لازم برای خود و عاملین وی ممکن نبوده است" استنباط می شود، هر چند که به عقیده برخی این ماده ارتباطی با قوه قاهره ندارد زیرا اگر تدوین کنندگان نسخه اصلی کنوانسیون ورشو به زبان فرانسوی قصد اشاره به آن را داشته اند، دلیلی وجود نداشته که آن را صریحا قید ننمایند، بلکه حتی می توان فرض نمود، آنان قصد داشته اند از تفاسیری که در حقوق ملی کشورها بر آن بار می شود احتراز نمایند (Malcolm, 2010: 130) اما غالبا در بحث مسئولیت قراردادی مطرح می گردد و در خصوص حمل و نقل نیز از آن جا که مسئولیت متصدی غالبا مسئولیت قراردادی است و وی تلویحا، متعهد به سالم رسانیدن کالا به مقصد می شود در صورت عدم حصول آن، وی مسئول قلمداد می شود مگر این که بتواند قوه قاهره را ثابت نماید. قوه قاهره از عوامل معافیت متصدی حمل و نقل که هم به موجب قواعد عام مسئولیت مدنی و هم به موجب مقررات خاص برای او قابل استفاده است، حدوث قوه قاهره وی را ناتوان از انجام تعهد می کند این وضعیت در حمل و نقل کالای خطرناک نیز قابل اعمال است و بر همان اساس متصدی حمل و نقل، در صورت اثبات آن بری از مسئولیت خواهد بود (السان، ۱۳۸۷: ۲۱۶) دقیقا این مفهوم منطبق است از آن چه که از ماده ۲۲۷-۲۲۸ مستنبط است. ماده ۲۲۷ قانون مدنی در این خصوص مقرر می دارد: "متخلف از انجام تعهد وقتی محکوم به تادیه خسارت می شود که نتواند ثابت نماید که عدم انجام، به واسطه ی علت خارجی بوده است که نمی توان مربوط به او نمود"، مشابه همین موضوع در ماده ۲۲۹ ق.م.دیده می شود آن جا که مقرر می دارد: "اگر متعهد بواسطه ی حادثه ای که دفع آن خارج از حیطه اقتدار اوست

نتواند از عهده‌ی تعهد خود برآید، محکوم به تادیه‌ی خسارت نخواهد بود." در خصوص حوادث هوایی شاید صراحتاً در کنوانسیون ورشو به این مساله اشاره نشده ولیکن شاید بتوان با اشاره به بند ۱ ماده ۲۰ به قوه قاهره به عنوان یکی از عوامل رافع مسئولیت رسید. ماده ۲۰ مقرر می‌دارد: در صورتی که متصدی حمل و نقل ثابت نماید که خود و عاملین او کلیه تدابیر لازم را برای جلوگیری از بروز خسارت اتخاذ نموده اند یا آن که اتخاذ چنین تدابیری برای او عاملین او مقدر نبوده، مسئول نخواهد بود." آن چه که مسلم است (اتخاذ تدابیر لازمه) امری دشوار است لذا متصدی برای برائت ذمه فقط می‌تواند متوسل به قوه قاهره شود. بنابراین، حادثه وقتی فورس ماژور تلقی می‌شود که از اراده متصدی و عاملین او خارج باشد، حتی اگر حادثه در داخل فرودگاه یا در هواپیما رخ داده باشد (کاتوزیان، ۱۳۸۴: ۲۰۷). البته باید عنایت داشت که گاهی خسارت وارده در نتیجه خطا و یا تعدی و تفریط خود فرد زیان دیده می‌باشد در این خصوص ماده ۲۱ کنوانسیون ورشو مقرر می‌دارد: "هرگاه متصدی حمل و نقل ثابت نماید که خسارت وارده معلول خطای شخص خسارت دیده است دادگاه می‌تواند طبق مفاد قانون خود، متصدی حمل و نقل را کلاً یا جزئاً از مسئولیت مبری سازد". همین ماده بدون هیچ تغییری در پروتکل لاهه نیز دیده می‌شود. در این حالت خواننده باید تقصیر و خطای زیان دیده و نقش آن را در وقوع خسارت (رابطه سببیت) اثبات کند تا با توجه به تاثیر گذاری تقصیر در ایجاد خسارت کلاً یا جزئاً از مسئولیت معاف شود. در کنوانسیون مونترال نیز در ماده ۲۱ به این موضوع اشاره شده است: "... در فرضی که متصدی حمل و نقل ثابت نماید که خسارت وارده ناشی از تقصیر، فعل یا ترک فعل سهل انگارانه‌ی زیان دیده یا در اثر مشارکت او وارد شده است، تا میزانی که این تقصیر فعل یا ترک فعل سهل انگارانه، سبب ورود خسارت بوده یا در ورود خسارت موثر بوده است، متصدی حمل کلاً یا بعضاً در برابر مدعی خسارت از مسئولیت معاف می‌شود". این

معافیت در فرض تقصیر زیان دیده مطرح شده است از این رو چنانچه در اثر قصور، فعل، ترک فعل و یا مشارکت زیان دیده، خسارتی حاصل شود، متصدی جزئاً یا کلاً حسب مورد از مسئولیت معاف خواهد شد. هر چند که در مواردی در کنوانسیون مونترال پذیرش نظریه مطلق دیده می شود لیکن این امر مانع از معافیت متصدی حمل و نقل نخواهد بود (جباری قره باغ، ۱۳۹۰: ۲۸۲).

در کنوانسیون ورشو تنها عامل حمل و نقل، متصدی است ولیکن در کنوانسیون گوادالاخارا غیر از متصدی، فردی دیگر به نام عامل به رسمیت شناخته میشود که در این صورت باید دید که در صورت ورود خسارت، کدام یک مسئول هستند؟ به عقیده حقوقدانان اروپایی به غیر از بریتانیا، هر دو متصدی حمل طرف قرارداد و عامل مسئول هستند و به عقیده حقوقدانان کامن لا، فقط عامل حمل و نقل که اجرای حمل را بر عهده گرفته است، مسئول می باشد و متصدی حمل طرف قرارداد مسئولیتی ندارد (Diederiks, 1998: 73). ماده ۱۲ قانون مسئولیت مدنی ایران کارفرما (متصدی) را در مقابل زیان دیدگان، مسئول جبران خسارت ناشی از فعل کارگران خود می داند و می توان گفت اگر به واسطه فعل یا ترک فعل کارگران متصدی حمل خسارتی وارد شود و زیان دیده فاقد قرارداد باربری یا قرارداد معتبر با متصدی حمل و نقل باشد یا آن که قراردادی بین ایشان وجود داشته لیکن زیان دیده به مسئولیت قهری استناد نماید، متصدی حمل و نقل به عنوان کارفرما مسئول اعمال مستخدمین خود می باشد گرچه این تعهد معقول به نظر می آید ولیکن در مواردی که تقصیر کارکنان یا متصدی حمل و نقل ثانوی محرز و انتساب آن به متصدی حمل و نقل اصلی عرفاً و عاداتاً غیر ممکن است، باید آن را منتفی دانست و به زیان دیده حق داد که تنها به عامل زیان (نه حمل کننده طرف قرارداد) رجوع کند (السان، پیشین: ۲۱۶). موافقان عدم مسئولیت متصدی حمل و نقل در قبال اعمال مستخدمان خود معتقد اند، به لحاظ آن که

متصدی حمل در طول سفر کنترلی بر کارکنانش ندارد و حتی در انتخاب آن ها نیز آزادی کامل ندارد، عدم مسئولیت متصدی مناسب تر است (دمرچیلی، ۱۳۸۳: ۱۶۶). طبیعی است که چنانچه کارگری تعددا اقدام به وارد کردن خسارت نماید، متصدی حمل قادر به ممانعت از وی نیست، زیرا متصدی هرگز راجع به این اقدام نامعقول تصویری نداشته تا بتواند از بروز آن جلوگیری نماید (شید، ۱۳۹۱: ۱۴۰).

۳-۳- مقررات داخلی در مورد حمل و نقل هوایی کالای خطرناک

در زمینه ی حمل و نقل هوایی کالای خطرناک ایران مانند ملزم به رعایت مقررات یاتا می باشد.

مطابق مقررات هوایمایی کشور وظایف فرستنده کالای خطرناک، پیش از وظایف متصدی حمل و نقل است که عبارت است از:

۱- فرستنده کالای خطرناک مسئول کلیه شرایط و مقررات مربوط به بسته ها و علائم است و عدم رعایت آنها، موجب جلوگیری از ارسال محموله خواهد شد.

۲- فرستنده هنگام آماده شدن بسته ها موظف است که کلیه مقررات مربوط به بسته ها را رعایت کند و فقط از بسته هایی استفاده کند که در دستور بسته بندی به آن اشاره شده است.

۳- در مورد بسته ها، محدودیت ها، مقدار محموله ها را به ازای هر بسته مورد توجه قرار دهد. (مثل محدودیت ۵ کیلوگرم وزن بسته فشنگ های مشقی).

۳- هنگام تحویل محموله، کالاهای خطرناک را از ظرف هنگام بارگیری خارج کند و در اختیار متصدی حمل قرار دهد.

۴- قبل از استفاده از بسته ها کلیه ی علائم قبلی روی بسته ها مثل علامت گذاری ها یا برچسب ها را بر داشته باشد.

۵- اگر از بسته بندی های گروهی استفاده نمود (over pack) دقت کند که کالاها روی هم تاثیر نگذارند (رعایت قانون جدا سازی محمولات).

۶- مطمئن شود که کلیه ی بسته بندی گروهی over pack به صورت صحیح علامت گذاری و برچسب زده باشد.

۷- مطمئن باشد که هیچ یک از بسته ها خسارت ندیده باشد یا نشسته نکرده باشد، یا به طور کامل کلیه مقررات رعایت شده باشد.

۸- فرستنده باید علامت گذاری های جدید بسته ها را طوری به کار گیرد که از کیفیت خوبی برخوردار باشند و کنده و محو نگردد و همچنین باید زبان علامت گذاری انگلیسی باشد.

وظایف متصدی حمل و نقل و شرکت های هواپیمایی به قرار زیر است:

۱- هنگام تحویل کالا از فرستنده باید از روی فرم اظهارنامه ی کالای خطرناک را بخواهد.
۲- از فرستنده مجوزهایی جهت خروج برخی مواد یا حمل آن ها از طریق هوایی مطالبه شود.

۳- از فرستنده فرم تجزیه مواد شیمیایی که توسط آزمایشگاه های ذی صلاح تهیه شده را بخواهد.

۴- پس از بررسی اسناد فوق الذکر ، اقدام به صدور بارنامه نماید.

۵- لیست کنترل شده کالاهای خطرناک را تحویل فرستنده و متصدی حمل و نقل دهد.

۶- فرم آگاهی و اطلاع لازم را برای خلبانان تهیه و در اختیار وی قرار دهد و اگر قرار است که کالای خطرناک توسط هواپیمای باربری منتقل شود در صورت عدم نیاز کالاها به اظهار نامه باید موارد زیر در بارنامه درج شود:

- نام واقعی کالا

-طبقه بندی کالا یا تقسیمات آن

-شماره UN یا شماره ID که مربوط به شناسایی کالا است.

-گروه بسته بندی

-خطر ثانویه اگر نیاز باشد.

-تعداد و وزن خالص هر بسته

-شماره دستور بسته بندی

در خصوص مبنای مسئولیت در حقوق ایران، قانون خاصی که اختصاصا به حمل و نقل هوایی کالای خطرناک بپردازد، دیده نمی شود. لذا برای تبیین مسئولیت متصدی باید به معاهداتی که ایران به آن ها پیوسته، مراجعه نمایم که از بین کنوانسیون نامبرده شده، ایران تنها به کنوانسیون ورشو پیوسته است. در صورت عدم وجود نص خاص ناگزیریم در وهله اول به مقررات باب ۸ قانون تجارت (ماده ۳۷۷-۳۹۴) و در وهله ی دوم به مقررات قانون مدنی رجوع نمایم. این دو قانون یاد شده، با هم تفاوت مبنایی دارند، با توجه به ماده ۵۱۶ قانون مدنی، ید متصدی حمل امانی است و فقط در صورت اثبات تعدی و تفریط مسئول است ولیکن بر اساس ماده ۳۸۶ قانون تجارت متصدی اصولا مسئول قلمداد می شود مگر این که بتواند معاذیری که به طور دقیق احصا شده را ثابت نماید حقوق اشخاص ثالث، محیط زیست در مواد ۳۷۷ تا ۳۹۴ قانون تجارت مغفول مانده اند. مسئولیت متصدی حمل و نقل به مفهوم خاص، دارای دو ویژگی بسیار مهم به شرح زیر است:

۱- این تعهد در مقابل صاحب کالا مطرح می شود.

۲- بیشتر مبتنی بر مسئولیت قراردادی است. البته وضعیت در خصوص حمل و نقل کالای خطرناک به دلیل حقوق اشخاص ثالث و محیط زیست متفاوت است (السان، ۱۳۸۷: ۲۱۴)

چرا که در مسئولیت قراردادی، عامل زیان فقط در برابر طرف قرارداد مسئول است ولی همانطور که بیان شد افزون بر حمل کننده، شخص ثالث و حتی محیط زیست جزء زیان دیدگان ناشی از حمل کالاهای خطرناک هستند، بنابراین باید علاوه بر مسئولیت قراردادی، به مبانی مسئولیت قهری غیر قراردادی نیز پرداخت که افراد بیشتری بعنوان ذی نفعان مسئولیت قرار گیرند، به این ترتیب که شخص ثالث زیان دیده می تواند در دعوی مسئولیت قهری مدنی با استناد به قرارداد به عنوان یک واقعه، بعضی از عناصر دعوا را از قرارداد و برخی دیگر را از مسئولیت قهری انتخاب کند (ایزانلو و پاک طینت، ۱۳۹۱: ۸۱).

۱-۳-۳. مبانی و نظریات مطروحه در باب مسئولیت مدنی

حقوق اسلام ضمن حمایت از جان، مال، آبرو و تمام حقوق انسان ها و همچنین حقوق دیگر عناصر طبیعت، همه را به رعایت این حقوق مکلف کرده است، یعنی افزون بر حکم تکلیفی و حرمت ضرر رسانیدن، به ثبوت اعتباری زیان های وارده بر عهده زیان رساننده نیز حکم کرده است (هوشمند فیروزآبادی، ۱۳۹۸: ۴۰۳).

الف- نظریه تقصیر

مطابق با این نظریه، زمانی فرد مسئول قلمداد می شود که بواسطه تقصیر وی زیانی متوجه دیگری شود، در صورت عدم تقصیر، عمل وی مورد تایید قرار می گیرد و از مسئولیت مبری می شود (لوراسا، ۱۳۷۵: ۸۲).

بر اساس ماده ۹۵۳ قانون مدنی تقصیر اعم است از تعدی و تفریط که به ترتیب هر یک در ماده ۹۵۱ و ۹۵۲ تعریف شده اند. هم چنین ماده ۳۳۶ قانون مجازات اسلامی مقرر می دارد که "تقصیر اعم است از بی احتیاطی، بی مبالاتی، عدم مهارت، و عدم رعایت نظامات دولتی" که البته با ملاک های نوعیه سنجیده می شود.

بند ب - نظریه خطر

مطابق با این نظریه ، صرف ورود باعث ایجاد مسئولیت می شود و نیازی به اثبات تقصیر نیست همین که فرد برای بدست آوردن سودی ، محیط خطرناکی برای دیگران فراهم می آورد برای مسئول تلقی نمودن فرد کفایت می کند (کاتوزیان ، ۱۳۸۱: ۲۴). "مهم ترین فایده ای که برای توجیه نظریه خطر گفته شده این است که با حذف تقصیر از زمره ارکان مسئولیت مدنی ، دعاوی جبران خسارت آسان تر به مقصود می رسد و زیان دیده از دشواری اثبات خواسته معاف می شود" (کاتوزیان ، پیشین: ۲۱۰).

این نظریه بر خلاف نظریه تقصیر به جنبه ی اخلاقی (لزوم وجود تقصیر در مطالبه ی خسارت) توجه نمی کند و عادلانه می داند که اگر فردی باعث ورود زیان شد صرف نظر از وجود یا عدم تقصیر باید آن را جبران نماید مهم ترین عامل در ایجاد نظریه خطر، دشواری بودن اثبات تقصیر از سوی زیان دیده می باشد ، آن چه که موضوعیت دارد انتساب فعل زیانبار به زیان زنده است و تقصیر و یا عدمش تاثیری در تحقق مسئولیت ندارد مگر زیان زنده بتواند وجود یک حادثه خارجی و قوه قاهره را در اجاد ضرر و خسارت ثابت نماید . ماده ۱۶ قانون مسئولیت مدنی (مسئولیت بدون تقصیر کارفرما) مصداق بارز پذیرش این نظریه است .

بند ج - اماره تقصیر (فرض تقصیر)

مطابق با این نظریه ، اصل بر این است که زیان زنده ، مرتکب تقصیر شده است که البته می تواند اثبات نماید که غفلی نکرده است و مواظبت های متعارف را معمول داشته است و علل خارجی و قوه قاهره باعث ایجاد این زیان شده است (کاتوزیان ، ۱۳۸۶: ۲۰۰)

فرض تقصیر در هر دو مسئولیت اعم از قهری و قراردادی قابل اعمال است با این تفاوت که در فرض تقصیر قهری زیان زنده به صرف اثبات عدم تقصیر از مسئولیت معاف می

شود ولیکن در فرض تقصیر قرارداد، اثبات خلاف این اصل، ناممکن است مگر زیان زنده ثابت نماید که از ضرر بیشتری جلوگیری کرده است (سادات حسینی، ۱۳۸۴: ۲۰۹).

بند د- مسئولیت مطلق

مطابق این نظریه، فرد در هر حال مسئول است و اثبات عدم تقصیر، قوه قاهره و حادثه خارجی تأثیری در مسئولیت وی ندارد. پیروان این نظریه بر این باورند که چون هدف مسئولیت مدنی جبران خسارت است پس به تقصیر نباید به عنوان یکی از ارکان مسئولیت توجه نمود از این رو همین که شخصی زیانی به بار آورد باید آن را جبران نماید و صرف وجود رابطه‌ی علیت بین عمل فاعل و زیان وارده کافی است تا حکم به جبران خسارت داده شود (سپهوند، ۱۳۵۳: ۱۴۵).

بر اساس ماده ۱ قانون مسئولیت مدنی، اصل مسئولیت، مبتنی بر تقصیر است البته مسئولیت مدنی در حقوق ایران به تبع فقه امامیه، به طور کلی مبتنی بر تقصیر نیست مانند اتلاف و قسمت مهمی از مسئولیت که مبتنی بر اتلاف است، مسئولیت جنبه‌ی موضوعی دارد، یعنی نیاز به وجود تقصیر برای مسئول شناختن متلف است (بهرامی و فهیمی، ۱۳۸۶: ۱۴۷) و حتی به عقیده برخی (صفایی و رحیمی، ۱۳۹۱: ۸۳) تقصیر از ارکان تسبیب نیست و تنها برای احراز رابطه سببیت لازم است. در خصوص کالای خطرناک نیز باید توجه است که گستردگی و شدت خسارت ناشی از حمل آن و لزوم جبران فوری خسارات مزبور نیازمند پذیرش مسئولیت بدون تقصیر است زیرا در مسئولیت مبتنی بر تقصیر ما با دشواری اثبات تقصیر عامل زیان و رابطه‌ی سببیت بین تقصیر وی و فعل زیانبار مواجهیم و ممکن است بسیاری از خطرات زیست محیطی که به تبع آن جان و مال افراد بسیاری مورد خسارت واقع می شود بدون جبران باقی بماند لذا شایسته است مقنن در ایران در خصوص خسارت ناشی از حمل کالای خطرناک، همانند اسناد بین المللی مبنایی را برگزیند که به نحو مناسب تری، خسارات زیان‌دیدگان جبران شود. به نظر می رسد تعهد به ایمنی بتواند مبنایی مستقل

نتیجه

حمل کالاهای خطرناک هواپیمای مسافربری یا هواپیمایی که دارای خدمه پرواز است ممنوع است، مگر اینکه در آنکس ۱۸ قید یا جزئیات این استثناءها در سند قواعد فنی با شرایط خاص ذکر شده باشد. برای حمل و نقل هوایی ایمن مواد خطرناک، به منظور جلوگیری از خسارات اعم از انسانی و زیست محیطی لازم است علاوه بر رعایت مقررات عام به مقررات خاصی که در راستای حمل این گونه مواد وضع گردیده، توجه گردد؛ زیرا سهل انگاری در این موارد می تواند منجر به پیامدهای جبران ناپذیر شود. تاکنون به دلیل محدودیت در حمل این نوع کالاها، اقدامات زیادی به منظور شناسایی و اعمال مقررات بین المللی حمل آنها انجام نشده است. بند ۱ ماده ۲۰ کنوانسیون ورشو مانند ماده ۳۸۶ قانون تجارت، اصل را بر مسئولیت متصدی می گذارد مگر اینکه بی تقصیر خود را ثابت کند (تعهد به نتیجه). مسئولیت مدنی در حقوق ایران به تبع فقه امامیه لزوماً مبتنی بر تقصیر نیست مثل اتلاف و حتی به عقیده برخی در تسبیب هم، تقصیر رکن نیست و فقط برای احراز رابطه ی سببیت لازم است در خصوص حمل کالای خطرناک نیز بدلیل خسارات جانی و زیست محیطی نمی توان قائل به نظریه تقصیر بود زیرا اثبات تقصیر در غالب مواقع دشوار است. البته باید توجه داشت که فرستنده مطابق با قاعده تحذیر، متصدی را از ماهیت کالا و تمامی اقدامات احتیاطی آگاه کرده باشد در غیر اینصورت مسئولیتی متوجه متصدی نخواهد بود. در خصوص ایمنی، توجه به مواردی مانند شناسایی انواع خطرها، عوامل موثر در ایجاد خطر، آثار ناشی از آنها، تعیین میزان خسارات جانی، مالی، زیست محیطی و میزان ریسک آنها قبل از بروز سانحه ضروریست. علیرغم اینکه تعهد ایمنی به عقیده اکثر حقوقدانان مسئولیتی، قراردادی محسوب می شود، اما تسری آن به مسئولیت غیر قراردادی نیز صحیح است؛ البته

هنگامی می توان این نظر را پذیرفت که تعهد ایمنی به عنوان یک مبنای مستقل در مسئولیت مدنی در نظر گرفته شود زیرا اگر تعهد ایمنی به عنوان تعهدی به نتیجه محسوب شود، تعهد به نتیجه جایگاهی در حیطه ی الزامات خارج از قرارداد ندارد. در این صورت، حتی در حالتی که رابطه ی قراردادی بین صاحب کالا و متصدی حمل وجود ندارد مثلاً در مواقع اضطراری نیز می توان مسئولیت ناشی از نقض تعهد ایمنی را به عنوان مبنای خسارت قرار داد زیرا حفظ ایمنی و سلامت کالا از وظایف متصدی حمل و نقل است. در مورد حمل و نقل کالاهای خطرناک، چه در داخل و چه در سطح بین المللی، مقررات دقیقی وجود ندارد و بیشتر قوانینی که وجود دارد مانند آنکس ۱۸ به جنبه های فنی حمل و نقل این کالاها نظیر شناسایی مواد خطرناک و طبقه بندی آن ها و نحوه ی حمل و اسناد حمل و ... می پردازد. لذا ضروریست برای تبیین نوع و مبنای مسئولیت در کنار این قواعد فنی به اسناد بین المللی که ایران نیز به برخی از آن ها پیوسته، مراجعه نماییم. با این وجود در خصوص حمل بین المللی کالای خطرناک نیاز به وجود قوانین یکسان و واحدی که به صورت خاصه نوع و مبنای مسئولیت را در خصوص حمل اینگونه کالاها تعیین نماید، احساس می شود تا در صورت بروز حادثه ای در پی حمل آن ها، با کم ترین اختلاف بتوان به نتیجه ای مطلوب رسید.

منابع

- السان، مصطفی (۱۳۸۷). *تعهد ایمنی متصدی حمل و نقل در قرارداد حمل و نقل کالای خطرناک*، پژوهشنامه حمل و نقل، سال پنجم، شماره ۳
- ایزانلو، محسن و پاک‌طینت، حسن (۱۳۹۱). «مطالعه ماهوی و آیین دادرسی جمع و انتخاب مسئولیت قهری و قراردادی نسبت به طرفین قرارداد»، فصلنامه مطالعات حقوق خصوصی، دوره چهل و دوم، ش ۱.
- بجنوردی، سید حسن (۱۴۱۹). *القواعد فقهیه*، نشر الهادی، چاپ اول
- براتی، داود و رهبر، ناصر (۱۳۸۷). *قوانین و آیین‌نامه‌های حمل و نقل مواد خطرناک*، اولین کنفرانس حمل و نقل مواد خطرناک و اثرات زیست‌محیطی آن، تهران، دانشگاه تهران.
- بهرامی احمدی، حمید و فهیمی، عزیزالله (۱۳۸۶). «*مبنای مسئولیت مدنی زیست‌محیطی در فقه و حقوق ایران*»، پژوهشنامه حقوق اسلامی، دوره هشتم. جباری، منصور (۱۳۷۹). *مسئولیت متصدیان حمل و نقل هوایی در برابر مسافر و کالا (سیستم ورشو)*، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی، شماره ۴۸
- جباری، منصور (۱۳۹۰). *حقوق بین الملل هوایی*، نشر میزان، چاپ اول

- جباری، منصور و حسن نژاد، مجید (۱۳۹۲). بررسی تطبیقی معافیت های غیر قراردادی متصدی حمل و نقل هوایی در مقررات بین المللی و حقوق ایران، فصلنامه پژوهش حقوق خصوصی، سال دوم، شماره ۴
- جنیدی، لعیبا (۱۳۸۱). مطالعه تطبیقی تعهد به دادن اطلاعات با تاکید بر نظام های کامن لا، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی (دانشگاه تهران)، شماره ۵۶
- خشنودی، رضا (۱۳۹۲). مطالعه تطبیقی تعهد ایمنی در حقوق ایران و فرانسه، پژوهش های حقوق تطبیقی، دوره ۱۷، شماره ۱.
- دریایی، رضا (۱۳۹۸). امکان سنجی فقهی و حقوقی جبران خسارت ناشی از مالکیت اشیاء خطرناک، آموزه های فقه مدنی، شماره ۲۰.
- دمرچیلی، محمد (۱۳۸۳). مسئولیت مدنی متصدی حمل و نقل دریایی، رساله برای دریافت درجه دکتری، دانشگاه تهران.
- دین آرا، برات (۱۳۷۴). بررسی جدید حمل نقل کالای خطرناک در هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران (پایان نامه ارشد). دانشگاه صنعتی امیر کبیر
- رهبر، ناصر، (۱۳۹۳)، حوادث مواد خطرناک

- سادات حسینی، سید حسین (۱۳۸۴). بررسی مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل جاده ای کالا از طریق جاده و مقایسه ی آن با حقوق ایران و انگلیس، مجله تحقیقات حقوقی دانشگاه شهید بهشتی، شماره ۴۲
- سبزواری، سید عبد الاعلی (۱۴۱۳). مذهب الاحکام، موسسه انصار، دفتر آیت الله، چاپ ۴
- سپهوند، امیر (۱۳۵۳). مسئولیت مدنی، کانون وکلا، شماره ۱۲۸-۱۲۹
- شهید ثانی، زین الدین الجبعی العاملی (۱۳۹۳). موسوعه شهید ثانی (حاشیه القواعد)، جلد ۱۵، پژوهشگاه علوم و فرهنگ
- شید، بابک (۱۳۹۱). مسئولیت مدنی، حمل و نقل دریایی مواد خطرناک، نشریه تحقیقات حقوق تطبیقی ایران و بین الملل، شماره ۱۸.
- صفایی، سید حسین و رحیمی، حبیب الله (۱۳۹۱). مسئولیت مدنی (الزامات خارج از قرارداد)، ج ۳، تهران: سازمان مطالعه و تدوین کتب علوم انسانی دانشگاهها (سمت).
- عباسلو، بختیار (۱۳۹۰). مسئولیت مدنی با نگرش تطبیقی، ج ۱، نشر میزان، چاپ اول
- عزیزی، ابراهیم (۱۳۸۵). موارد معافیت متصدی حمل و نقل هوایی در مقابل مسافر و کالا، مجله تحقیقات حقوقی، شماره ۴۳
- علامه، سید مهدی (۱۳۷۵). شروط باطل و تاثیر آن در عقود، انتشارات فرزانه، چاپ اول

- فتح الله پور شیرازی، احمد رضا (۱۳۸۶). *حقوق مسافر هواپیما*، انتشارات هما.
- فخاری، امیر حسین و محمدزاده مسلم (۱۳۸۶). *ارکان تحقق مسئولیت قراردادی متصدی حمل و نقل هوایی در برابر مسافر در سیستم ورشو و کنوانسیون مونترال ۱۹۹۹*، پژوهشنامه حقوق اسلامی، دوره ۸، شماره ۲۵
- کاتوزیان، ناصر (۱۳۷۴). *حقوق مدنی: الزامات خارج از قرارداد*، جلد ۱، دانشگاه تهران، چاپ اول
- کاتوزیان، ناصر (۱۳۷۹). *عقود معین ۲*، کتابخانه گنج دانش
- کاتوزیان، ناصر (۱۳۸۰). *حقوق مدنی: قواعد عمومی قراردادها*، جلد ۳، تهران، شرکت سهامی انتشار
- کاتوزیان، ناصر (۱۳۸۱). *وقایع حقوقی*، انتشارات شرکت سهامی انتشار، چاپ پنجم
- کاتوزیان، ناصر (۱۳۸۴). *قواعد عمومی قراردادها*، جلد ۴، تهران، انتشارات میزان
- کاتوزیان، ناصر (۱۳۸۶). *الزام های خارج از قرارداد*، انتشارات دانشگاه تهران، چاپ هشتم
- لوراسا، میشل (۱۳۷۵). *مسئولیت مدنی* ترجمه محمد اشتری، نشر حقوقدان، چاپ اول

- محقق داماد، سیدمصطفی (۱۳۷۸). قواعد فقه بخش مدنی، نشر علوم اسلامی، چاپ هفتم
- محمدی، ابوالحسن (۱۳۷۳). قواعد فقه، نشر یلدا، چاپ اول
- معمزی، محمد (۱۳۹۶). کاهش ریسک حمل و نقل مواد خطرناک در شرایط خاص، پایان نامه ارشد.
- موسوی خمینی، روح الله (۱۳۶۸). تحریر الوسیله، جلد ۲، نشر انتشارات اسلامی، چاپ اول
- نجفی، شیخ محمد حسن (۱۴۰۴). جواهر الکلام، جلد ۴۳، چاپخانه اسلامی، چاپ ششم
- ولایی، عیسی (۱۳۷۴). فرهنگ تشریحی اصطلاحات اصول، ج ۱، نشر نی، چاپ اول.
- هوشمند فیروزآبادی، حسین . (۱۳۹۸). مسئولیت مدنی ناشی از خسارات زیست محیطی. فصلنامه تحقیق و توسعه در حقوق تطبیقی، ۲(۳)، ۳۹۷-۴۲۴
[doi: 10.22034/law.2019.239560](https://doi.org/10.22034/law.2019.239560)
- یزدانیان، علیرضا (۱۳۷۹). حقوق مدنی و قلمرو مسئولیت مدنی، نشر آیلا، چاپ اول
- Alhoudial, Mamdouh Ali, (2005), Air Carrier Liability_ Unfinished unification of Private International Air Law, A thesis Submitted by institute of Air and space Law of McGill University

- Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage By Air signed at Warsaw on 12 October 1929 ICAO Doc.7838(Warsaw Convention).
- The Hague Protocol(1955), protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, Signed at Warsaw on 12 October 1929, Done at the Hague on 28 September 1955,Icao Doc.1632
- Convention Supplementary to the Warsaw Convention for The Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air performed by a person Other than the Contracting Carrier , signed in Guadalajara, on 18 September 1961
- Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air, Montreal, 28 may 1999
- Diedereiks_Verschoor, I.H.ph ,(1998) , An HNTRODUCTION TO AIR LAW, London
- Specht ,Henrik,(1986), Passengeravart Ved International Lufttransport , citted in Henrik Larsen
- Larsen , Irene , Regim of Liability in Private International Air Law with focus on the Warsaw system and Montreal Convention of 28 May 1999, RETTID 2002
- Paulsson, Karin, (2009), passenger Liability, according to Montreal Convention University of Lund ,Thesis 30 Credits.
- Malcolm , Clarcke ,(2010),Contract of Carriage by Air , second Edition , London, Liloyd,s Law
- Midle , M,(2003),The Warsaw system of Liability in International Carriage by Air, Annuals of Air and Space Law, Vol 124
- Nagarajan, Uma,(2010) “Aviation Liability – A Comprparative study of Warsaw and Montreal Conventions”,project Assignment – Aviation Law – Ipgdalatm Academic

References

- Abbaslu, Bakhtiar. (2011). *Civil Liability with a Comparative Perspective, Vol. 1*. Mizan Publications, 1st ed. (in Persian)
- Alhoudial, Mamdouh Ali. (2005). *Air Carrier Liability: Unfinished Unification of Private International Air Law*. Thesis, Institute of Air and Space Law, McGill University.
- Azizi, Ebrahim. (2006). *Exemptions of Air Carriers Regarding Passengers and Cargo*. Journal of Legal Research, No. 43. (in Persian)
- Bahrami Ahmadi, Hamid & Fahimi, Azizollah. (2007). *The Basis of Environmental Civil Liability in Islamic Jurisprudence and Iranian Law*. Islamic Law Research Journal, Vol. 8. (in Persian)
- Barati, Davood & Rahbar, Nasser. (2008). *Laws and Regulations on the Transport of Hazardous Materials*. First Conference on Hazardous Materials Transport and Environmental Impacts, University of Tehran. (in Persian)
- Bejnordi, Seyed Hassan. (1998). *Al-Qawa'id al-Fiqhiyya*. Al-Hadi Publications, 1st ed. (in Persian)
- Clarke, Malcolm. (2010). *Contracts of Carriage by Air*, 2nd Edition. Lloyd's Law, London.
- Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air (Warsaw Convention, 1929). ICAO Doc. 7838.
- Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air (Montreal Convention, 1999).
- Convention Supplementary to the Warsaw Convention (Guadalajara Convention, 1961).
- Damircheli, Mohammad. (2004). *Civil Liability of Maritime Carriers*. PhD Thesis, University of Tehran. (in Persian)
- Diederiks-Verschoor, I.H.Ph. (1998). *An Introduction to Air Law*. London.

- Dinara, Barat. (1995). *A Study on the Transport of Hazardous Goods in the Aviation of the Islamic Republic of Iran*. Master's Thesis, Amirkabir University of Technology. (in Persian)
- Fakhari, Amir Hossein & Mohammadzadeh Moslem. (2007). *Elements of Contractual Liability of Air Carriers Towards Passengers under the Warsaw System and Montreal Convention 1999*. Islamic Law Research Journal, Vol. 8, No. 25. (in Persian)
- Fat'hollahpour Shirazi, Ahmad Reza. (2007). *Passenger Rights in Aviation*. Homa Publications. (in Persian)
- Gabbari, Mansour. (2000). *Liability of Air Carriers Towards Passengers and Cargo (Warsaw System)*. Journal of the Faculty of Law and Political Science, No. 48. (in Persian)
- Gabbari, Mansour. (2011). *International Air Law*. Mizan Publications, 1st ed. (in Persian)
- Hooshmand Firoozabadi, Hossein. (2019). Civil Liability Arising from Environmental Damages. *Journal of Research and Development in Comparative Law*, 2(3), 397-424. [doi: 10.22034/law.2019.239560](https://doi.org/10.22034/law.2019.239560) (in Persian)
- Gabbari, Mansour & Hassan Nezhad, Majid. (2013). *Comparative Study of Non-Contractual Exemptions of Air Carriers in International Regulations and Iranian Law*. Private Law Research Quarterly, Vol. 2, No. 4. (in Persian)
- The Hague Protocol (1955). *Protocol to Amend the Warsaw Convention (1929)*. ICAO Doc. 1632.
- Izanloo, Mohsen & Pak-Tinat, Hassan. (2012). *Substantive and Procedural Study of Tort and Contractual Liability Towards Contracting Parties*. Private Law Studies Quarterly, Vol. 42, No. 1. (in Persian)
- Joneidi, Laya. (2002). *Comparative Study of the Duty to Disclose Information with Emphasis on Common Law Systems*. Journal of

the Faculty of Law and Political Science (University of Tehran), No. 56. (in Persian)

- Katouzian, Nasser. (1995). *Civil Law: Non-Contractual Obligations, Vol. 1*. University of Tehran, 1st ed. (in Persian)
- Katouzian, Nasser. (2000). *Specific Contracts, Vol. 2*. Ganj-e Danesh Library. (in Persian)
- Katouzian, Nasser. (2001). *Civil Law: General Rules of Contracts, Vol. 3*. Sahami Publications. (in Persian)
- Katouzian, Nasser. (2002). *Legal Events*. Sahami Publications, 5th ed. (in Persian)
- Katouzian, Nasser. (2005). *General Rules of Contracts, Vol. 4*. Mizan Publications. (in Persian)
- Katouzian, Nasser. (2007). *Non-Contractual Obligations*. University of Tehran, 8th ed. (in Persian)
- Larsen, Henrik. (2002). *Regime of Liability in Private International Air Law: Focus on the Warsaw System and Montreal Convention (1999)*. RETTID.
- Lourassa, Michel. (1996). *Civil Liability* (Translated by Mohammad Eshtari). Hoquqdan Publications, 1st ed.
- Malcolm, Clarcke. (2010). *Contract of Carriage by Air*, 2nd Edition. London, Lloyd's Law.
- Midle, M. (2003). *The Warsaw System of Liability in International Carriage by Air*. Annals of Air and Space Law, Vol. 124.
- Mohaghegh Damad, Seyed Mostafa. (1999). *Jurisprudential Rules (Civil Section)*. Islamic Sciences Publications, 7th ed. (in Persian)
- Mohammadi, Abolhassan. (1994). *Jurisprudential Rules*. Yalda Publications, 1st ed. (in Persian)
- Moameri, Mohammad. (2017). *Risk Reduction in Hazardous Materials Transport Under Special Conditions*. Master's Thesis. (in Persian)

- Mousavi Khomeini, Ruhollah. (1989). *Tahrir al-Wasilah, Vol. 2*. Islamic Publications, 1st ed. (in Arabic)
- Nagarajan, Uma. (2010). *Aviation Liability: A Comparative Study of Warsaw and Montreal Conventions*. Project Assignment – Aviation Law – IPGDLATM Academic.
- Najafi, Sheikh Mohammad Hassan. (1984). *Jawahar al-Kalam, Vol. 43*. Islamic Printing House, 6th ed. (in Arabic)
- Paulsson, Karin. (2009). *Passenger Liability According to the Montreal Convention*. Lund University, Thesis (30 Credits).
- Rahbar, Nasser. (2014). *Hazardous Material Accidents*. (in Persian)
- Rezaei, Reza. (2019). *Jurisprudential and Legal Feasibility of Compensation for Damages Caused by Ownership of Dangerous Objects*. Civil Jurisprudence Teachings, No. 20. (in Persian)
- Sadat Hosseini, Seyed Hossein. (2005). *The Basis of Liability of Road Cargo Carriers and Its Comparison with Iranian and English Law*. Legal Research Journal of Shahid Beheshti University, No. 42. (in Persian)
- Safaei, Seyed Hossein & Rahimi, Habibollah. (2012). *Civil Liability (Non-Contractual Obligations), Vol. 3*. SAMT Publications. (in Persian)
- Sabzevari, Seyed Abdol-A'la. (1993). *Muhadhab al-Ahkam*. Ansar Institute, 4th ed. (in Arabic)
- Shahid Thani, Zayn al-Din al-Juba'i al-Amili. (2014). *Encyclopedia of Shahid Thani (Marginalia on Al-Qawa'id), Vol. 15*. Research Center for Islamic Sciences and Culture. (in Arabic)
- Shid, Babak. (2012). *Civil Liability in Maritime Transport of Hazardous Materials*. Comparative Legal Research Journal of Iran and International Law, No. 18. (in Persian)
- Specht, Henrik. (1986). *Passengeravart Ved International Lufttransport*. Cited in Henrik Larsen.

- Valaee, Isa. (1995). *Explanatory Dictionary of Principles Terminology, Vol. 1*. Ney Publications, 1st ed. (in Persian)
- Yazdanian, Alireza. (2000). *Civil Law and the Scope of Civil Liability*. Ailar Publications, 1st ed. (in Persian)

پذیرفته شده | در انتظار انتشار | نسخه‌ی اولیه | ویراستاری نشده
Accepted | Awaiting Publication | Draft Version | Unedited

A Comparative Study of Civil Liability Arising from the Air Transport of Dangerous Goods in Iranian Law, Jurisprudence (Fiqh), and International Instruments

Abstract

Air freight refers to the transportation of goods by aircraft to various destinations worldwide. This method is the fastest way to move goods over long distances and is highly suitable for perishable, high-value, or time-sensitive cargo. However, regarding the air transport of dangerous goods, it is important to note that such cargo can pose significant risks to human health, property, and flight safety. These risks necessitate strict adherence not only to general regulations but also to specific rules established for the safe transport of hazardous materials, in order to prevent human, environmental, and financial losses. In terms of safety, it is essential to assess factors such as types of hazards, contributing risk factors, their potential consequences, and the extent of possible human, financial, and environmental damages before an incident occurs. Some cargo in air freight may be hazardous to the aircraft itself or to passengers. Goods such as uranium, dangerous gases and liquids (e.g., strong acids), etc., are classified by the IATA (International Air Transport Association) as dangerous goods for air transport, subject to restrictions or even outright bans in some cases. To enhance

safety standards, IATA has established specific guidelines for the air transport of such goods, including packaging requirements, placement within the aircraft, permissible shapes and volumes, and in some cases, even the types of aircraft suitable for their transport. Additionally, IATA provides training programs for air cargo and freight companies through its IATA Training and Development Institute, focusing on proper packaging and handling procedures. Although safety obligations are widely considered a contractual responsibility in legal terms, extending them to non-contractual liability is also justified. This is because, in many cases, third parties and the environment may also be exposed to risks and damages. Regarding the transport of dangerous goods, despite the acceptance of fault-based liability under Article 1 of the Civil Liability Act, the extensive and severe potential damages—along with the difficulty (or impossibility) of proving fault—make strict liability (no-fault liability) a more reasonable approach. This research aims to examine the issue through a descriptive-analytical method, exploring its implications in Iranian law, Islamic jurisprudence (Fiqh), and international regulations.

Keywords: Air transport, Dangerous goods, Carrier, Civil liability, Compensation for damages.