

نشریه علمی فقه، حقوق و علوم جزا  
مقاله پژوهشی، سال نهم، شماره ۳۵، بهار ۱۴۰۴، صفحات ۴۱ تا ۶۲  
تاریخ دریافت: ۱۴۰۴/۰۱/۱۵ - تاریخ پذیرش: ۱۴۰۴/۰۱/۲۵

## رویکردی تطبیقی به مبانی قانونی و اصول حاکم بر قرارداد حمل و نقل کالا

فهیمة طاهرلو\* کارشناس ارشد حقوق خصوصی، واحد تهران مرکزی، دانشکده علوم انسانی، دانشگاه آزاد اسلامی تهران، تهران، ایران.  
مهشید سادات طبایی<sup>†</sup> استادیار گروه حقوق خصوصی، واحد الکترونیکی، دانشگاه آزاد اسلامی تهران، تهران، ایران.

### چکیده

قرارداد حمل و نقل کالا یکی از مهم‌ترین ابزارهای تجاری است که نقش کلیدی در تسهیل مبادلات بین‌المللی ایفا می‌کند. در واقع دغدغه اصلی این پژوهش پاسخ به این سؤال است که قرارداد حمل و نقل کالا در نظام حقوقی ایران و فرانسه چه وجوه اشتراک و افتراقی دارد؟ این پژوهش با روش توصیفی - تحلیلی و با منابع موجود کتابخانه‌ای و با هدف بررسی تطبیقی مبانی قانونی و اصول حاکم بر قرارداد حمل و نقل کالا در حقوق ایران و فرانسه، ارائه پیشنهادهای اصلاحی بر اساس تجربیات فرانسه، و تحلیل نقاط قوت و ضعف هر دو نظام حقوقی در این زمینه انجام شده است. بر اساس یافته‌های پژوهش نظام‌های حقوقی ایران و فرانسه در زمینه قرارداد حمل و نقل کالا اصول کلی مشابهی در خصوص حقوق و تعهدات طرفین و مسئولیت‌های ناشی از نقض قرارداد دارند. با این حال، تفاوت‌های قابل توجهی در مبانی مسئولیت وجود دارد؛ در ایران مسئولیت متصدی حمل و نقل بر اساس تئوری تقصیر استوار است و اثبات تقصیر بر عهده زیان‌دیده است، در حالی که در فرانسه تئوری خطر مبنای مسئولیت است و متصدی باید عدم تقصیر خود را اثبات کند. همچنین، قوانین مربوط به محدودیت‌های مسئولیت در هر دو نظام وجود دارد، اما میزان و شرایط اعمال این محدودیت‌ها متفاوت است. این تفاوت‌ها نشان‌دهنده نیاز به اصلاحات در قوانین ایران برای همسویی بیشتر با استانداردهای بین‌المللی است.

**واژگان کلیدی:** قرارداد حمل و نقل کالا، متصدی حمل و نقل، مسئولیت‌های طرفین.

\* نویسنده مسئول: fahimehtaherloo@gmail.com

<sup>†</sup> Drtabaei@yahoo.com

## مقدمه

قرارداد حمل و نقل کالا به عنوان یکی از مهم‌ترین ابزارهای تجاری و اقتصادی، نقش اساسی در تسهیل مبادلات داخلی و بین‌المللی ایفا می‌کند. این قرارداد نه تنها به عنوان یک توافق حقوقی میان فرستنده، گیرنده و متصدی حمل و نقل عمل می‌کند، بلکه به عنوان پلی برای تحقق اهداف تجاری و اقتصادی نیز شناخته می‌شود. با این حال، تفاوت‌های نظام‌های حقوقی کشورها در تنظیم و اجرای این قراردادها می‌تواند چالش‌هایی را در مسیر تجارت بین‌المللی ایجاد کند. در این میان، مقایسه نظام حقوقی ایران و فرانسه به عنوان دو کشور با پیشینه‌های حقوقی متفاوت، می‌تواند به درک بهتر این چالش‌ها و ارائه راه‌کارهای مؤثر کمک کند. در نظام حقوقی ایران، قوانین مربوط به حمل و نقل کالا عمدتاً بر اساس قوانین مدنی و تجاری داخلی تنظیم شده‌اند، در حالی که فرانسه به عنوان یکی از کشورهای پیشرو در اتحادیه اروپا، از قوانین هماهنگ‌شده و پیشرفته‌تری در این زمینه بهره می‌برد. این تفاوت‌ها نه تنها در مبانی مسئولیت طرفین قرارداد، بلکه در نحوه جبران خسارت، محدودیت‌های مسئولیت و روش‌های حل اختلاف نیز نمایان است. برای مثال، در ایران مسئولیت متصدی حمل و نقل بر اساس تئوری تقصیر استوار است، در حالی که در فرانسه تئوری خطر مبنای مسئولیت قرار گرفته است. این تفاوت‌ها نشان‌دهنده نیاز به بررسی دقیق‌تر و ارائه پیشنهادهایی برای بهبود قوانین داخلی ایران است. از لحاظ تاریخی، مقررات مربوط به حمل و نقل ابتدا در کد تجارت فرانسه تدوین شد و سپس در طول سال‌ها با مقررات خاص تکمیل گردید. امروزه، این مقررات تحت تأثیر دستورالعمل‌های اتحادیه اروپا و کنوانسیون‌های بین‌المللی توسعه یافته است. در نتیجه، حقوق حمل و نقل فرانسه ترکیبی از قواعد داخلی و بین‌المللی را در بر می‌گیرد که در موارد خاص باید به تطبیق آن‌ها با یکدیگر پرداخت. (Ghestin, 2019:521) حمل و نقل داخلی کالا در هر دو کشور ایران و فرانسه بر اساس قوانین تجاری، مالیاتی و مقررات بیمه در همان کشور صورت می‌پذیرد و بدیهی است که از این لحاظ تفاوت‌هایی بین مقررات دو کشور وجود دارد. بر این اساس، قرارداد حمل و نقل کالا در حقوق فرانسه تحت چارچوبی مشخص از قوانین و مقررات تنظیم شده است که هدف آن ایجاد تعادل میان حقوق و تعهدات طرفین و تضمین امنیت حقوقی در روابط تجاری است. این قرارداد که در زمره قراردادهای خاص قرار می‌گیرد، از مقررات عمومی حقوق تعهدات تبعیت می‌کند، اما در عین حال دارای قواعد ویژه‌ای است که آن را از سایر قراردادهای معوض متمایز می‌سازد. قانون‌گذار فرانسوی از طریق مقررات مدنی، تجاری و بین‌المللی، ساختاری جامع برای تنظیم این قرارداد فراهم آورده است که در طول زمان با اصلاحات مختلف تکمیل شده است. بر اساس اصول کلی حقوق قراردادهای، قرارداد حمل و نقل در حقوق فرانسه یک قرارداد رضایی محسوب می‌شود، بدین معنا که با توافق اراده طرفین شکل می‌گیرد و معمولاً نیازمند تشریفات خاصی نیست. با این حال، در بسیاری از موارد، اسناد رسمی مانند بارنامه یا بلیت مسافر برای اثبات قرارداد ضروری است. این قرارداد همچنین یک قرارداد معوض است، زیرا در قبال انجام تعهدات متصدی حمل و نقل، کرایه حمل به عنوان عوض پرداخت می‌شود. (Rodière, 2018:95).

یکی از چالش‌های مهم در حقوق حمل و نقل فرانسه، تعیین دقیق لحظه انتقال خطر از فرستنده به متصدی و سپس از متصدی به گیرنده است. در حقوق فرانسه، این لحظه معمولاً زمانی است که متصدی کالا را دریافت می‌کند و مسئولیت او تا زمانی که کالا را به گیرنده تحویل دهد، ادامه دارد. اما در مواردی که تأخیر در تحویل رخ دهد، چگونگی اثبات تقصیر و میزان خسارت یکی از موضوعات پیچیده حقوقی است. (Maurien & Laurent 2021: 4120).

نظام حقوقی فرانسه در حوزه حمل و نقل، علاوه بر مسئولیت مدنی، شامل مقررات کیفری نیز می‌شود. در مواردی که متصدی حمل و نقل مرتکب تقلب یا قصور عمدی شود، ممکن است تحت تعقیب کیفری قرار گیرد. این امر به ویژه در حمل و نقل کالاهای خطرناک یا مسافران با استانداردهای خاص ایمنی، از اهمیت بالایی برخوردار است. از نظر اقتصادی، قراردادهای حمل و نقل نقش مهمی در تجارت داخلی و بین‌المللی ایفا می‌کنند. بنابراین، تنظیم دقیق مقررات این حوزه تأثیر مستقیمی بر عملکرد بازارهای تجاری دارد. در همین راستا، قوانین فرانسه با ایجاد توازن میان حقوق و تعهدات متصدی حمل و نقل و مشتریان، سعی در ایجاد یک نظام حقوقی کارآمد دارد. (Terré, 2020: 412). ماهیت قرارداد حمل و نقل در حقوق فرانسه به عنوان یک قرارداد خاص، تحت تأثیر عوامل متعددی از جمله مقررات داخلی، الزامات بین‌المللی، تحولات اقتصادی و فناوری قرار دارد. این قرارداد علاوه بر داشتن جنبه‌های تعهدی قوی، مسئولیت‌های سخت‌گیرانه‌ای را بر عهده متصدی حمل و نقل قرار داده که نقش مهمی در حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان و صاحبان کالا دارد. (Debard, 2017: 210). مسئولیت متصدی حمل و نقل در حقوق فرانسه بر اساس فرض تقصیر است، به این معنی که در صورت وقوع خسارت، او باید بی‌گناهی خود را ثابت کند. میزان غرامت معمولاً تابع ارزش کالا در زمان وقوع خسارت است، مگر اینکه طرفین در قرارداد شرایط خاصی برای محدودیت مسئولیت در نظر گرفته باشند. هدف از این پژوهش، بررسی تطبیقی قرارداد حمل و نقل کالا در نظام حقوقی ایران و فرانسه است تا با شناسایی نقاط قوت و ضعف هر یک، راهکارهایی برای ارتقای قوانین و مقررات داخلی ایران ارائه شود. این بررسی می‌تواند به بهبود فرآیندهای تجاری، کاهش اختلافات حقوقی و افزایش اطمینان طرفین قرارداد کمک کند. در نهایت، این پژوهش به دنبال ایجاد تعادلی میان منافع طرفین قرارداد و تسهیل تجارت بین‌المللی از طریق ارائه قوانین شفاف و کارآمد است.

### ۱- تعریف قرارداد حمل و نقل در ایران و فرانسه

در لغت قرارداد به معنای «توافق دو یا چند تن در امری، پیمان، عهدنامه، قرارنامه» و حمل به معنای «بار، آنچه که به دست یا دوش کنند و از جایی به جای دیگر برند» می‌باشد و در اصطلاح حقوق تجارت، قراردادی است که یک طرف در مقابل دیگری و با أخذ اجرت معین، حمل اشیاء معین را بر عهده گیرد. (ماده ۳۷۷ قانون تجارت) (معین، ۱۳۸۲: ۱۲۳۱)

قرارداد حمل و نقل در قانون مدنی یک نوع عقداجاره اشخاص به حساب آمده است که بالطبع عقدی لازم محسوب می‌شود و هیچ یک از طرفین نمی‌تواند بدون رضای دیگری آن را منفسخ سازد، مگر در صورت وجود اختیارات؛ در صورتی که قانون تجارت ماهیت آن را تغییر داده است از یک

۴۳ رویکردی تطبیقی به مبانی قانونی و اصول حاکم بر قرارداد حمل و نقل کالا (فهیمة طاهرلو،  
مehشید سادات طبایی)

طرف ماده ۳۷۸ آن را تابع مقررات عقد وکالت دانسته است، که ظاهراً ارسال کننده در حکم موکل و متصدی حمل و نقل در حکماً وکیل تلقی شده است و نتیجه آن اصولاً جایز بودن و قابل فسخ بودن قرارداد حمل و نقل به وسیله هر یک از دو طرف معامله است. (تقی زاده و حیدری، ۱۴۰۳: ۷۸) به این سبب در ماده ۳۸۲ قانون تجارت مقرر گردیده که ارسال کننده کالا می‌تواند آن را مادام که در ید متصدی حمل و نقل است، با پرداخت هزینه انجام شده و خسارات مربوط استرداد کند. بازگشت مفاد ماده اخیر به جایز بودن قرارداد حمل و نقل است و با مقررات عقد وکالت نیز انطباق دارد؛ زیرا موکل می‌تواند در اثنای عمل وکیل، عقد وکالت را فسخ کند، ولی ملزم است کلیه مخارج و همچنین خسارات وارد بر وکیل را - که سبب آن عقد وکالت بوده است - به وکیل بپردازد. (کمالان، ۱۳۹۳: ۴۸۳)

از طرف دیگر در پاره ای مواد مربوط، این قرارداد را نسبت به پاره‌ای آثار و احکام، از مقررات عقد وکالت جدا کرده و به آن وضعیت خاصی بخشیده است. مثلاً ماده ۳۸۳ قانون تجارت در مواردی ارسال کننده که منزله موکل است، اجازه نمی‌دهد که مال التجاره از متصدی حمل و نقل بازستاند؛ بلکه او را موظف ساخته است که در موارد مذکور تابع مرسل الیه باشد و مطابق دستور او عمل کند همچنین بر خلاف مقررات عقد وکالت، در ماده ۳۸۴ قانون تجارت به متصدی حمل و نقل اجازه داده شده است تا چنانچه ارسال کننده یا مرسل الیه در مدت مناسبی تکلیف مال التجاره را روشن نسازند آن را به فروش برساند. (خواجه زاده، ۱۳۹۵: ۹۲) به علاوه بر موجب ماده ۳۹۴ قانون تجارت که اعلام می‌دارد:

حمل و نقل به وسیله پست تابعه مقررات این باب نیست، معلوم می‌شود که در مورد حمل و نقل پستی، مقررات قانون مدنی همچنان به قوت خود باقی است و قراردادهای مربوط، ماهیت حقوق مدنی خود را حفظ کرده است.

با مطالعه مجموع آنچه که در بالا ذکر گردیده، و با در نظر گرفتن اینکه قانون تجارت به عنوان قانون خاص حاکم بر مقررات مدنی است، می‌توان گفت که جز در مورد حمل و نقل پستی اصولاً قرارداد حمل و نقل نه ماهیت عقد اجازه را دارد و نه ماهیت عقد وکالت را بلکه در وضعیت خود نوع خاصی عقد را دارد و نه ماهیت عقد وکالت را؛ بلکه در وضعیت خود نوع خاصی از عقود معین است که در حقوق مدرن تجارت تأسیس شده است؛ منتهی در صورت فقدان نص خاص، تابع مقررات عقد وکالت است و آثار و احکام خود را در مواردی که قانون تجارت مشخص نکرده باشد، از این عقد می‌گیرد. اضافه می‌کنیم که قرارداد حمل و نقل از جهت لزوم اجتماع شرایط عمومی صحت قرارداد مذکور در ماده قانون مدنی و مواد مربوط دیگر مانند سایر عقود و معاملات است. (تقی زاده، ۱۳۹۵: ۱۹).

همچنین، در مورد ماهیت قرارداد حمل و نقل چنین می‌توان بیان نمود؛ اگر چه حمل و نقل یکی از ارکان عمده تجارت می‌باشد، اما قانون تجارت ایران تعریفی از قرارداد حمل و نقل ارائه ننموده است. قانون مدنی، قرارداد حمل و نقل را به اجاره اشخاص تشبیه نموده است و در ماده ۵۱۳ خود، اقسام عمده اجاره اشخاصی را به شرح زیر احصاء نموده است:

الف) اجاره خدمه و کارگران از هر قبیل؛

ب) اجاره متصدیان حمل و نقل اشخاص یا مال التجاره؛

همچنین قانون مدنی در ضمن مواد ۵۱۶ و ۵۱۷ خود ضوابط اجاره متصدی حمل و نقل را مقرر کرده است. قانون تجارت در باب هشتم خود مواد ۳۷۷ تا ۳۹۴ (۱۸ ماده) را به قرارداد حمل و نقل اختصاص داده است که مقررات وضع شده در این زمینه کامل نبوده و حتی راجع به حمل و نقل مسافر که امروزه اهمیت زیادی دارد، قواعدی پیش‌بینی نکرده است. (کمالان، ۱۳۹۳: ۴۸۳) مقررات قانون تجارت جنبه کلی داشته و بیشتر مربوط به حمل و نقل زمینی است، با تصویب قانون هواپیمایی کشوری مصوب ۱۳۲۸/۴/۲۸ و قانون دریایی مصوب ۱۳۴۳/۸/۱۲ در این دو رشته (حمل و نقل هوایی و دریایی) مقررات مخصوصی وضع گردیده و راجع به حمل و نقل با راه آهن مفاد تصویب نامه هیئت وزیران مصوب ۱۳۴۳/۳/۲ راجع به تعرفه حمل و نقل کالا و مسافر با راه آهن باید در نظر گرفته شود. ضمناً مقاوله نامه بین‌المللی مربوط به حمل و نقل با راه آهن در تاریخ ۱۳۴۵/۴/۱۹ نیز به تصویب مجلسین وقت رسیده است. در قسمت حمل و نقل زمینی مفاد قانون مؤسسات حمل و نقل و تعمیرگاه‌های اتومبیل و گاراژ عمومی مصوب ۱۳۴۵/۴/۲۵ با آیین‌نامه اجرایی آن مصوب ۱۳۴۶/۴/۲۶ نیز باید در نظر گرفته شود. حمل و نقل به وسیله پست به تصریح ماده ۳۹۴ قانون تجارت از شمول مقررات مذکور در حمل و نقل استثناء شده و تابع مقررات خاصی است و قانون قرارداد جهانی پستی در هشتم بهمن ماه سال ۱۳۴۶ به تصویب رسیده است. (زاهدی، ۱۳۸۹: ۳۲۲).

همچنان که گفته شده قانون تجارت تعریفی از قرارداد حمل و نقل ننموده است و در ماده ۳۷۷ خود متصدی حمل و نقل را تعریف کرده است که «متصدی حمل و نقل کسی است که در مقابل اجرت، حمل اشیاء را بر عهده می‌گیرد» و در ضمن ماده ۳۷۸ قانون تجارت، قرارداد حمل و نقل را جز در موارد استثنایی تابع مقررات عقد وکالت دانسته است؛ اما در قرارداد حمل و نقل با توجه به تعهداتی که برای طرفین ایجاد می‌کند و نقش عمده‌ای که ثبات این قرارداد در معاملات بازرگانی دارد نمی‌تواند تابع عقد وکالت، که عقد جایزی است، باشد و نیز به علت عدم استقبال عمل‌آجیر در عقد اجاره، قرارداد حمل و نقل نمی‌تواند تابع مواد ۵۱۳ و به بعد قانون مدنی باشد. بنابراین به نظر می‌رسد که قرارداد حمل و نقل، با توجه به نقایص مذکور، براساس ماده ۱۰ قانون مدنی بین طرفین تنظیم و لازم‌الاتباع می‌باشد.

بنابر آن چه گفته شد قرارداد حمل و نقل را می‌توان این‌گونه تعریف کرد:

«قرارداد حمل و نقل قراردادی است که متصدی حمل و نقل تعهد می‌کند در مقابل دریافت اجرت، اشیایی را که به او تسلیم شده، در محل دیگری تحویل دهد یا اشخاصی را با وسایل نقلیه از محلی به محل دیگر ببرد». (جعفری لنگرودی، ۱۳۹۰: ۴۲۴۷).

در حقوق فرانسه، قرارداد حمل و نقل به عنوان یک توافق دوطرفه تعریف می‌شود که بر اساس آن، یک طرف (حامل) متعهد می‌شود کالا یا افراد را از مکانی به مکان دیگر جابه‌جا کند و در مقابل، طرف دیگر (فرستنده یا مسافر) موظف به پرداخت دستمزد یا هزینه حمل می‌شود. این تعریف

## ۴۵ رویکردی تطبیقی به مبانی قانونی و اصول حاکم بر قرارداد حمل و نقل کالا (فهیمة طاهرلو، مهشید سادات طبایی)

کلی، قرارداد حمل و نقل را در چارچوب یک قرارداد معین<sup>۳</sup> قرار می‌دهد که تابع قواعد عمومی قراردادها در قانون مدنی فرانسه است. ماده ۱۷۸۴ قانون مدنی فرانسه به طور خاص بر مسئولیت حامل در قبال کالا یا افراد حمل‌شده تأکید دارد و این مسئولیت را به عنوان یکی از ارکان اصلی قرارداد حمل و نقل معرفی می‌کند. این ماده مقرر می‌دارد: «حامل‌ها مسئول تلف و زیان اشیایی هستند که به آن‌ها سپرده شده است، مگر اینکه ثابت کنند که در اثر اتفاق یا فورس ماژور تلف یا آسیب دیده است.» (BOBONGO, 2016:11) بر اساس اصول کلی حقوق قراردادها، قرارداد حمل و نقل در حقوق فرانسه یک قرارداد رضایی محسوب می‌شود، بدین معنا که با توافق اراده طرفین شکل می‌گیرد و معمولاً نیازمند تشریفات خاصی نیست. با این حال، در بسیاری از موارد، اسناد رسمی مانند بارنامه یا بلیت مسافر برای اثبات قرارداد ضروری است. این قرارداد همچنین یک قرارداد معوض است، زیرا در قبال انجام تعهدات متصدی حمل و نقل، کرایه حمل به عنوان عوض پرداخت می‌شود. (Rodière, 2018: 95-120).

### ۲- اقسام قرارداد حمل و نقل در ایران و فرانسه

در حقوق ایران، قرارداد حمل و نقل به عنوان یک عقد معین در قانون مدنی و قانون تجارت تعریف شده است. این قرارداد میان فرستنده (صاحب کالا) و حامل (متصدی حمل) منعقد می‌شود و بر اساس آن، حامل متعهد می‌شود کالا را از مبدأ به مقصد مشخصی انتقال دهد. در این قرارداد، مسئولیت حامل بر اساس ماده ۳۸۷ قانون تجارت<sup>۴</sup>، شامل حفظ و نگهداری کالا و تحویل به موقع آن است. همچنین، در صورت بروز خسارت به کالا، حامل مسئول جبران آن است، مگر اینکه ثابت کند خسارت ناشی از علل خارجی یا قوه قاهره بوده است. در حوزه حمل و نقل بین‌المللی، ایران از کنوانسیون‌هایی مانند کنوانسیون قرارداد حمل و نقل بین‌المللی کالا از طریق جاده و کنوانسیون لاهه-ویسبی (برای حمل دریایی) پیروی می‌کند. این کنوانسیون‌ها مسئولیت‌های حامل و محدودیت‌های آن را مشخص می‌کنند. برای مثال، در حمل جاده‌ای، حامل مسئول خسارت‌های وارده به کالا است، مگر اینکه ثابت کند خسارت ناشی از تقصیر فرستنده یا ویژگی ذاتی کالا بوده است. (شهبازی و امیری، ۱۳۷۵: ۱۱۸) در ایران، قراردادهای حمل و نقل به دو دسته اصلی حمل و نقل داخلی و حمل و نقل بین‌المللی تقسیم می‌شوند. در مورد حمل و نقل داخلی، این نوع قراردادها تحت قانون تجارت ایران تنظیم می‌شوند و مسئولیت حامل بر اساس قوانین داخلی تعیین می‌گردد، به طوری که حامل موظف است کالا را به طور سالم و به موقع به مقصد برساند و در صورت بروز خسارت، مسئول جبران آن است، مگر اینکه ثابت کند خسارت ناشی از علل خارجی یا قوه قاهره بوده است. (رمضانی، ۱۳۷۱: ۸۴)

<sup>۳</sup> . contrat nommé

<sup>۴</sup> ماده ۳۸۷ قانون تجارت: «در مورد خسارات ناشیه از تاخیر تسلیم یا نقص یا خسارات بحری (آواری) مال‌التجاره نیز متصدی حمل و نقل در حدود ماده فوق مسئول خواهد بود. خسارات مزبور نمی‌تواند از خساراتی که ممکن بود در صورت تلف شدن تمام مال‌التجاره حکم به آن شود تجاوز نماید مگر اینکه قرارداد طرفین خلاف این ترتیب را مقرر داشته باشد.»

در مورد حمل و نقل بین‌المللی، این قراردادها تحت کنوانسیون‌های بین‌المللی مانند کنوانسیون قرارداد حمل و نقل بین‌المللی کالا از طریق جاده و کنوانسیون لاهه-ویسی (برای حمل دریایی) تنظیم می‌شوند و مسئولیت حامل در این موارد مشروط به رعایت قواعد بین‌المللی است، به‌طوری که حامل در قبال خسارت‌های وارده به کالا مسئول شناخته می‌شود، مگر اینکه ثابت کند خسارت ناشی از تقصیر فرستنده یا ویژگی ذاتی کالا بوده است. (تقی زاده، ۱۳۹۸: ۸۸).

در حقوق فرانسه، قرارداد حمل و نقل تحت کد حمل و نقل فرانسه تنظیم می‌شود. این قرارداد میان ارسال‌کننده و متصدی حمل منعقد می‌شود و متصدی متعهد می‌شود کالا را در ازای دریافت اجرتاز مبدأ به مقصد مشخصی انتقال دهد. مسئولیت متصدی حمل بر اساس نظریه خطر است، به این معنی که حتی در صورت عدم تقصیر، متصدی در قبال آسیب‌های وارده به کالا مسئول شناخته می‌شود. در حمل و نقل عمومی، فرانسه از مدل‌های قراردادی مانند قرارداد مدیریت خدمات و قرارداد اجاره عملیاتی استفاده می‌کند. در مدل اول، نهاد عمومی تمامی هزینه‌ها و ریسک‌های مالی را بر عهده می‌گیرد، در حالی که در مدل دوم، مدیریت کامل خدمات به بخش خصوصی واگذار می‌شود. فرانسه همچنین از قوانین خاصی برای حمل و نقل دریایی و هوایی استفاده می‌کند. برای مثال، در حمل و نقل دریایی، قواعد کنوانسیون لاهه-ویسی اعمال می‌شود که محدودیت‌هایی را در مسئولیت متصدی ایجاد می‌کند. (آناهید و مشاور، ۱۴۰۳) در هر دو نظام حقوقی، مسئولیت حامل در قبال خسارت‌های وارده به کالا به رسمیت شناخته شده است. با این حال، در حقوق فرانسه، مسئولیت متصدی حمل بر اساس نظریه خطر استوار است، در حالی که در حقوق ایران، مسئولیت حامل مشروط به اثبات تقصیر اوست همچنین، فرانسه از مدل‌های قراردادی پیشرفته‌تری در حوزه حمل و نقل عمومی استفاده می‌کند، در حالی که ایران بیشتر بر قواعد سنتی تمرکز دارد. در حقوق فرانسه، شفافیت در قراردادها و نظارت دقیق بر عملکرد متصدی حمل از جمله نقاط قوت این سیستم محسوب می‌شود، در حالی که در ایران، نیاز به به‌روزرسانی قوانین و استفاده از مدل‌های قراردادی نوین احساس می‌شود.

### ۳- وجوه اشتراک و افتراق قرارداد حمل و نقل کالا در ایران و فرانسه

در این مبحث، وجوه اشتراک و افتراق نظام‌های حقوقی ایران و فرانسه در زمینه قرارداد حمل و نقل کالا بررسی می‌شود.

#### ۳-۱- پایه‌های مشترک قانونی (مانند اصول عمومی قراردادها)

در نظام‌های حقوقی ایران و فرانسه، اصول عمومی قراردادها به عنوان پایه‌های مشترک قانونی در تنظیم و اجرای قراردادهای حمل و نقل کالا نقش اساسی ایفا می‌کنند. این اصول شامل رضایت طرفین، موضوع معین و جهت مشروع می‌باشند که در هر دو نظام حقوقی به عنوان ارکان اساسی قراردادها شناخته شده‌اند. این پایه‌های مشترک نه تنها به عنوان چارچوب قانونی برای تشکیل قراردادها عمل می‌کنند، بلکه به عنوان ابزاری برای تضمین عدالت و تعادل در روابط قراردادی نیز مورد استفاده قرار می‌گیرند. رضایت طرفین به عنوان یکی از ارکان اصلی هر قرارداد، در هر دو

۴۷ رویکردی تطبیقی به مبانی قانونی و اصول حاکم بر قرارداد حمل و نقل کالا (فهیمة طاهرلو،  
مهشید سادات طبایی)

نظام حقوقی ایران و فرانسه مورد تأکید قرار گرفته است. در حقوق ایران، ماده ۱۹۰ قانون مدنی به صراحت بیان می‌کند که رضایت طرفین باید آزادانه و آگاهانه باشد و از هرگونه اجبار، اکراه یا اشتباه مبرا باشد.

این بدان معناست که طرفین باید با آگاهی کامل از شرایط قرارداد و بدون هیچ گونه فشار بیرونی، به توافق برسند. در حقوق فرانسه نیز ماده ۱۱۰۸ قانون مدنی فرانسه همین اصل را به عنوان یکی از ارکان اساسی قراردادها برمی‌شمارد. (Carbonnier, 2004: 45) در این نظام حقوقی، رضایت باید واقعی و مبتنی بر اراده آزاد طرفین باشد. در قراردادهای حمل و نقل کالا، رضایت طرفین شامل توافق بر سر شرایط حمل، هزینه‌ها، زمان تحویل کالا و سایر جزئیات مرتبط است. برای مثال، فرستنده کالا و متصدی حمل و نقل باید بر سر مسیر حمل، نوع وسیله نقلیه و مسئولیت‌های احتمالی به توافق برسند. این رضایت باید به گونه‌ای باشد که هر دو طرف به طور کامل از حقوق و تعهدات خود آگاه باشند. موضوع قرارداد نیز به عنوان یکی دیگر از ارکان اساسی قراردادها، در هر دو نظام حقوقی ایران و فرانسه مورد توجه قرار گرفته است. در حقوق ایران، ماده ۱۹۰ قانون مدنی بیان می‌کند که موضوع قرارداد باید معین و مشخص باشد تا از هرگونه ابهام جلوگیری شود. این بدان معناست که طرفین باید به طور دقیق مشخص کنند که چه چیزی موضوع قرارداد است. در حقوق فرانسه نیز ماده ۱۱۰۸ قانون مدنی فرانسه همین اصل را به عنوان یکی از ارکان اساسی قراردادها بر می‌شمارد. در قراردادهای حمل و نقل کالا، موضوع قرارداد می‌تواند کالای مشخصی باشد که باید از نقطه‌ای به نقطه دیگر منتقل شود. برای مثال، اگر قرار است یک محموله کالا از تهران به مارسی حمل شود، باید نوع کالا، وزن، حجم و سایر مشخصات آن به طور دقیق در قرارداد ذکر شود. این مشخصات به جلوگیری از اختلافات احتمالی در آینده کمک می‌کند. جهت مشروع نیز به عنوان یکی از ارکان اساسی قراردادها، در هر دو نظام حقوقی ایران و فرانسه مورد تأکید قرار گرفته است. در حقوق ایران، ماده ۱۹۰ قانون مدنی بیان می‌کند که جهت قرارداد باید مشروع و مطابق با قانون و اخلاق حسنه باشد. این بدان معناست که هدف قرارداد نباید خلاف قانون یا اخلاق عمومی باشد. در حقوق فرانسه نیز ماده ۱۱۰۸ قانون مدنی فرانسه همین اصل را به عنوان یکی از ارکان اساسی قراردادها بر می‌شمارد. در قراردادهای حمل و نقل کالا، جهت مشروع به این معناست که هدف قرارداد باید قانونی باشد. برای مثال، حمل کالاها، قاچاق یا مواد مخدر به عنوان یک جهت غیرمشروع تلقی می‌شود و قرارداد مربوطه باطل خواهد بود. در هر دو نظام حقوقی ایران و فرانسه، اصل لزوم قراردادها به عنوان یکی از اصول بنیادین مورد تأکید قرار گرفته است. در حقوق ایران، ماده ۲۱۹ قانون مدنی به لزوم وفای به عهد اشاره دارد و بیان می‌کند که طرفین قرارداد موظفاند به تعهدات خود عمل کنند. این اصل به این معناست که پس از انعقاد قرارداد، هیچ یک از طرفین نمی‌تواند به طور یک‌جانبه از اجرای آن خودداری کند، مگر در مواردی که قانون اجازه داده باشد. در حقوق فرانسه نیز ماده ۱۱۳۴ قانون مدنی فرانسه این اصل را به صراحت بیان کرده است بر اساس این ماده، قراردادها برای طرفین به

منزله قانون هستند و آن‌ها موظف‌اند به تعهدات خود عمل کنند. (Terré, 2009: 78) این اصل نه تنها به لزوم اجرای قراردادهای اشاره دارد، بلکه به استحکام و ثبات روابط قراردادی نیز کمک می‌کند. در قراردادهای حمل و نقل کالا، اصل لزوم قراردادهای به این معناست که طرفین باید به تعهدات خود عمل کنند. برای مثال، متصدی حمل و نقل موظف است کالا را در زمان مشخص شده و به طور ایمن به مقصد برساند، در حالی که فرستنده کالا موظف است هزینه‌های حمل را پرداخت کند. این اصل تضمین می‌کند که هر دو طرف به تعهدات خود پایبند باشند و از هرگونه نقض قرارداد جلوگیری شود. با بررسی پایه‌های مشترک قانونی در نظام‌های حقوقی ایران و فرانسه، می‌توان به این نتیجه رسید که اصول عمومی قراردادهای، از جمله رضایت طرفین، موضوع معین، جهت مشروع و اصل لزوم قراردادهای، به عنوان پایه‌های اساسی در تنظیم و اجرای قراردادهای حمل و نقل کالا عمل می‌کنند. این اصول نه تنها به عنوان چارچوب قانونی برای تشکیل قراردادهای شناخته می‌شوند، بلکه به عنوان ابزاری برای تضمین عدالت و تعادل در روابط قراردادی نیز مورد استفاده قرار می‌گیرند.

### ۲-۳- شرایط عمومی قرارداد حمل و نقل کالا

نظام‌های حقوقی ایران و فرانسه در زمینه قراردادهای حمل و نقل کالا اشتراکات قابل توجهی دارند که عمدتاً حول محور اصول عمومی قراردادهای، مسئولیت‌های طرفین و مبانی حقوقی شکل می‌گیرند. این اشتراکات نه تنها به عنوان چارچوب قانونی برای تنظیم و اجرای قراردادهای حمل و نقل کالا عمل می‌کنند، بلکه به ایجاد هماهنگی و عدالت در روابط قراردادی نیز کمک می‌کنند. در هر دو نظام حقوقی ایران و فرانسه، مسئولیت مدنی متصدی حمل و نقل بر اساس **تئوری تقصیر** به عنوان قاعده اصلی و **تئوری خطر** به عنوان استثناء تعیین شده است. تئوری تقصیر به این معناست که متصدی حمل و نقل تنها در صورتی مسئول خسارات وارده به کالا است که تقصیری از جانب او اثبات شود. این تقصیر می‌تواند شامل بی‌احتیاطی، بی‌مبالاتی یا نقض تعهدات قراردادی باشد. برای مثال، اگر متصدی حمل و نقل به دلیل بی‌دقتی باعث آسیب به کالا شود، مسئول جبران خسارت خواهد بود. از سوی دیگر، تئوری خطر به این معناست که متصدی حمل و نقل صرفاً به دلیل انجام فعالیت حمل و نقل، مسئول خسارات وارده به کالا است، حتی اگر تقصیری از جانب او اثبات نشود. این تئوری در مواردی که خطرات خاصی وجود دارد، مانند حمل کالاهای خطرناک یا حمل و نقل در شرایط جوی نامساعد، مورد استفاده قرار می‌گیرد. برای مثال، اگر کالا در طول حمل و نقل دریایی به دلیل طوفان آسیب ببیند، متصدی حمل و نقل ممکن است مسئول جبران خسارت باشد، حتی اگر هیچ تقصیری از جانب او وجود نداشته باشد. این رویکرد دوگانه به مسئولیت مدنی، در هر دو نظام حقوقی ایران و فرانسه به عنوان یک چارچوب قانونی برای تعیین مسئولیت متصدی حمل و نقل عمل می‌کند و به ایجاد تعادل بین حقوق فرستنده کالا و مسئولیت‌های متصدی حمل و نقل کمک می‌کند.

در هر دو نظام حقوقی ایران و فرانسه، این سؤال مطرح است که آیا مسئولیت متصدی حمل و نقل، مسئولیت قراردادی است یا قهری. مسئولیت قراردادی به این معناست که متصدی حمل و

۴۹ رویکردی تطبیقی به مبانی قانونی و اصول حاکم بر قرارداد حمل و نقل کالا (فهیمة طاهرلو،  
مهشید سادات طبایی)

نقل موظف است به تعهدات مندرج در قرارداد عمل کند و در صورت نقض این تعهدات، مسئول خسارات وارده به کالا است. برای مثال، اگر متصدی حمل و نقل تعهد کرده باشد که کالا را در زمان مشخص شده تحویل دهد و این تعهد را نقض کند، مسئول جبران خسارت خواهد بود. از سوی دیگر، مسئولیت قهری به این معناست که متصدی حمل و نقل در مواردی که خسارت ناشی از فعل شخص ثالث یا عوامل خارجی باشد، مسئول خسارات وارده به کالا است. برای مثال، اگر کالا در طول حمل و نقل به دلیل اقدامات شخص ثالث آسیب ببیند، مسئولیت متصدی حمل و نقل ممکن است به عنوان مسئولیت قهری مطرح شود. در هر دو نظام حقوقی ایران و فرانسه، رویکرد غالب این است که مسئولیت متصدی حمل و نقل به عنوان مسئولیت قراردادی در نظر گرفته می‌شود، زیرا این مسئولیت ناشی از نقض تعهدات مندرج در قرارداد است. با این حال، در مواردی که خسارت ناشی از فعل شخص ثالث یا عوامل خارجی باشد، مسئولیت قهری نیز مطرح می‌شود.

یکی از اشتراکات مهم بین دو نظام حقوقی ایران و فرانسه، تعهد ایمنی متصدی حمل و نقل است. در هر دو نظام حقوقی، متصدی حمل و نقل موظف است کالا را در شرایط ایمن و بدون آسیب به مقصد برساند. این تعهد نه تنها شامل مراقبت از کالا در طول حمل و نقل می‌شود، بلکه شامل ارائه اطلاعات لازم به فرستنده کالا نیز می‌گردد. برای مثال، اگر کالا به دلیل شرایط نامناسب حمل و نقل آسیب ببیند، متصدی حمل و نقل مسئول جبران خسارت خواهد بود. علاوه بر این، متصدی حمل و نقل موظف است اطلاعات لازم در مورد شرایط حمل و نقل، خطرات احتمالی و اقدامات ایمنی را به فرستنده کالا ارائه دهد. این تعهد ایمنی به عنوان یکی از ارکان اساسی قراردادهای حمل و نقل کالا در هر دو نظام حقوقی ایران و فرانسه عمل می‌کند و به ایجاد اطمینان و اعتماد میان طرفین قرارداد کمک می‌کند. در هر دو نظام حقوقی ایران و فرانسه، شرایط عمومی قرارداد حمل و نقل شامل مواردی مانند تعیین مشخصات کالا، مبدأ و مقصد حمل و نقل، زمانبندی تحویل، بیمه و تضمین‌های مالی و حل‌وفصل اختلافات است. این شرایط به عنوان چارچوب قانونی برای تنظیم و اجرای قراردادهای حمل و نقل کالا عمل می‌کنند و به ایجاد هماهنگی و عدالت در روابط قراردادی کمک می‌کنند. برای مثال، تعیین مشخصات کالا شامل نوع، وزن، حجم و ارزش کالا است. مبدأ و مقصد حمل و نقل باید به‌طور دقیق مشخص شود و در صورت لزوم، مسیر و روش‌های حمل و نقل نیز تعیین گردد. زمانبندی تحویل کالا باید به‌طور دقیق مشخص شود و شرایط و جرایم احتمالی در صورت تأخیر نیز باید در نظر گرفته شود. بیمه و تضمین‌های مالی برای تأمین خسارات احتمالی باید به‌طور کامل مشخص شود و روش‌های حل‌وفصل اختلافات احتمالی میان طرفین، مانند داوری یا مراجعه به دادگاه صالح، باید به‌طور دقیق تعیین شود. در هر دو نظام حقوقی ایران و فرانسه، روش‌های حل و فصل اختلافات میان طرفین قرارداد، مانند داوری یا مراجعه به دادگاه صالح، به‌طور دقیق تعیین می‌شود. این امر به جلوگیری از بروز هرگونه اختلاف کمک می‌کند و تضمین می‌کند که طرفین قرارداد از حقوق و

تعهدات خود آگاه باشند. برای مثال، در صورت بروز اختلاف، طرفین می‌توانند به روش‌های داوری یا مراجعه به دادگاه صالح متوسل شوند و اختلافات خود را به‌طور مسالمت‌آمیز حل و فصل کنند.

### ۳-۳- وجوه افتراق بین نظام حقوقی ایران و فرانسه در قرارداد حمل و نقل کالا

در این مبحث، وجوه افتراق بین نظام‌های حقوقی ایران و فرانسه در زمینه قرارداد حمل و نقل کالا بررسی می‌شود. ابتدا اختلاف در منابع حقوقی تحلیل می‌شود، به‌طوری که نظام حقوقی ایران متکی بر فقه اسلامی و قوانین مدنی است، در حالی که نظام حقوقی فرانسه مبتنی بر قانون مدنی ناپلئونی و اصول حقوقی مدرن است. سپس، تأثیر قوانین محلی و مناطق خاص، مانند قوانین اتحادیه اروپا در فرانسه، بر قراردادهای حمل و نقل کالا بررسی می‌شود. هدف این مبحث، شناسایی تفاوت‌های اساسی در رویکردهای دو نظام حقوقی و تأثیرات آن بر قراردادهای حمل و نقل است.

### ۳-۳-۱- اختلاف در منابع حقوقی

نظام حقوقی ایران و فرانسه در زمینه قراردادهای حمل و نقل کالا تفاوت‌های بنیادینی در منابع حقوقی دارند. این تفاوت‌ها ناشی از تفاوت در مبانی حقوقی، اصول حاکم بر قراردادها و رویکردهای دو نظام حقوقی به مسائل مرتبط با حمل و نقل کالا است. در این گفتار، به بررسی این تفاوت‌ها به طور گسترده و دقیق می‌پردازیم.

در ایران، حقوق مدنی و قراردادهای به شدت تحت تأثیر فقه اسلامی و اصول شرعی است. قوانین مدنی ایران، به ویژه مواد مرتبط با قراردادهای، بر اساس مبانی فقهی مانند اصل لزوم قراردادها و اصل صحت تنظیم شده‌اند. برای مثال، ماده ۱۹۰ قانون مدنی ایران، شرایط اساسی صحت قرارداد را بر اساس اصول فقهی تعریف می‌کند. این ماده بیان می‌کند که قرارداد باید دارای رضایت طرفین، موضوع معین و جهت مشروع باشد. این شرایط به‌طور مستقیم از اصول فقه اسلامی نشأت می‌گیرد و نشان‌دهنده تأثیر عمیق فقه بر قوانین مدنی ایران است. (یزدانیان، ۱۳۹۰: ۹).

در مقابل، نظام حقوقی فرانسه مبتنی بر قانون مدنی ناپلئونی است که در سال ۱۸۰۴ تدوین شد و به عنوان یکی از مهم‌ترین منابع حقوقی مدرن در جهان شناخته می‌شود. قانون مدنی فرانسه بر اصولی مانند آزادی قراردادهای، حاکمیت اراده و اصل نسبی بودن قراردادهای تأکید دارد. برای مثال، ماده ۱۱۰۸ قانون مدنی فرانسه، شرایط اساسی صحت قرارداد را بر اساس اصول حقوقی مدرن تعریف می‌کند. این ماده بیان می‌کند که قرارداد باید دارای رضایت طرفین، موضوع معین و جهت مشروع باشد. این شرایط به‌طور مستقیم از اصول حقوقی مدرن نشأت می‌گیرد و نشان‌دهنده تأثیر عمیق قانون مدنی ناپلئونی بر قوانین مدنی فرانسه است. (Carbonnier, 2004: 45).

یکی از تفاوت‌های اساسی بین دو نظام حقوقی، رویکرد به اصل آزادی قراردادهای است. در حقوق ایران، اصل آزادی قراردادهای تا حدی تحت تأثیر محدودیت‌های شرعی و اخلاقی قرار دارد. برای مثال، قراردادهایی که مخالف نظم عمومی یا اخلاق حسنه باشند، باطل تلقی می‌شوند. این محدودیت‌ها ناشی از تأثیر فقه اسلامی بر قوانین مدنی ایران است. برای مثال، قراردادهایی که

## ۵۱ رویکردی تطبیقی به مبانی قانونی و اصول حاکم بر قرارداد حمل و نقل کالا (فهیمة طاهرلو، مهشید سادات طبایی)

شامل ربا یا سایر فعالیت‌های غیرشرعی باشند، باطل تلقی می‌شوند. این محدودیت‌ها نشان‌دهنده تأثیر عمیق فقه اسلامی بر قوانین مدنی ایران است. در حالی که در حقوق فرانسه، اصل آزادی قراردادها به طور گسترده‌تری پذیرفته شده است و محدودیت‌های کمتری در این زمینه وجود دارد. قانون مدنی فرانسه بر این اصل تأکید دارد که طرفین قرارداد می‌توانند آزادانه شرایط و تعهدات خود را تعیین کنند، مشروط بر اینکه این شرایط مخالف نظم عمومی و اخلاق حسنه نباشد. برای مثال، قراردادهایی که شامل فعالیت‌های غیرقانونی یا غیراخلاقی باشند، باطل تلقی می‌شوند. این رویکرد نشان‌دهنده تأثیر عمیق قانون مدنی ناپلئونی بر قوانین مدنی فرانسه است.

در ایران، مسئولیت مدنی متصدی حمل و نقل بر اساس **تئوری تقصیر** به عنوان قاعده اصلی و **تئوری خطر** به عنوان استثناء تعیین شده است. تئوری تقصیر به این معناست که متصدی حمل و نقل تنها در صورتی مسئول خسارات وارده به کالا است که تقصیری از جانب او اثبات شود. این تقصیر می‌تواند شامل بی‌احتیاطی، بی‌مبالاتی یا نقض تعهدات قراردادی باشد. برای مثال، اگر متصدی حمل و نقل به دلیل بی‌دقتی باعث آسیب به کالا شود، مسئول جبران خسارت خواهد بود. از سوی دیگر، تئوری خطر به این معناست که متصدی حمل و نقل صرفاً به دلیل انجام فعالیت حمل و نقل، مسئول خسارات وارده به کالا است، حتی اگر تقصیری از جانب او اثبات نشود. برای مثال، اگر کالا در طول حمل و نقل دریایی به دلیل طوفان آسیب ببیند، متصدی حمل و نقل ممکن است مسئول جبران خسارت باشد، حتی اگر هیچ تقصیری از جانب او وجود نداشته باشد. در حقوق فرانسه، رویکرد به مسئولیت مدنی کمی متفاوت است. اگرچه تئوری تقصیر به عنوان قاعده اصلی پذیرفته شده است، اما در مواردی که خطرات خاصی وجود دارد، تئوری خطر نیز به عنوان مبنای مسئولیت پذیرفته شده است. برای مثال، در حمل و نقل هوایی و دریایی، مسئولیت متصدی حمل و نقل ممکن است بر اساس تئوری خطر تعیین شود. این رویکرد نشان‌دهنده تأثیر عمیق قانون مدنی ناپلئونی بر قوانین مدنی فرانسه است. یکی از تفاوت‌های مهم بین دو نظام حقوقی، تأثیر فقه اسلامی در حقوق ایران است. فقه اسلامی به عنوان یکی از منابع اصلی حقوق مدنی ایران، تأثیر قابل توجهی بر قوانین مرتبط با قراردادهای حمل و نقل کالا دارد. برای مثال، در حقوق ایران، قراردادهایی که مخالف اصول شرعی یا اخلاق حسنه باشند، باطل تلقی می‌شوند. این محدودیت‌ها ناشی از تأثیر فقه اسلامی بر قوانین مدنی ایران است. برای مثال، قراردادهایی که شامل ربا یا سایر فعالیت‌های غیرشرعی باشند، باطل تلقی می‌شوند.

در مقابل، در حقوق فرانسه تأثیر مذهب بر قوانین مدنی بسیار محدود است. قانون مدنی فرانسه بر اساس اصول حقوقی مدرن و عرفی تنظیم شده است و تأثیر مذهب بر قوانین مدنی بسیار کم است. برای مثال، قراردادهایی که شامل فعالیت‌های غیرقانونی یا غیراخلاقی باشند، باطل تلقی می‌شوند. این تفاوت در منابع حقوقی، منجر به تفاوت‌های قابل توجه در رویکردهای دو نظام حقوقی به مسائل مرتبط با قراردادهای حمل و نقل کالا می‌شود.

### ۳-۲- تأثیر قوانین محلی و مناطق خاص (مانند قوانین اتحادیه اروپا در فرانسه)

نظام حقوقی فرانسه به دلیل عضویت این کشور در اتحادیه اروپا، تحت تأثیر مستقیم قوانین و مقررات این اتحادیه قرار دارد. این تأثیر به‌ویژه در زمینه قراردادهای حمل و نقل کالا بسیار قابل توجه است. قوانین اتحادیه اروپا با هدف هماهنگی و استانداردسازی در میان کشورهای عضو، چارچوب‌های مشخصی را برای تنظیم قراردادهای حمل و نقل کالا ارائه می‌دهند. این قوانین نه تنها بر اصول کلی قراردادهای تأثیر می‌گذارند، بلکه جزئیات عملیاتی مرتبط با حمل و نقل، مانند مسئولیت متصدی حمل و نقل، بیمه کالا، شرایط تحویل و حل اختلافات را نیز شامل می‌شوند (رضایی، ۱۴۰۳: ۷).

یکی از مهم‌ترین جنبه‌های تأثیر قوانین اتحادیه اروپا بر نظام حقوقی فرانسه، الزام به رعایت مقررات هماهنگ شده در سطح اروپا است. برای مثال، مقررات مربوط به مسئولیت متصدی حمل و نقل کالا در صورت بروز خسارت یا تأخیر، به طور مستقیم از سوی اتحادیه اروپا تعیین می‌شوند. این مقررات باعث می‌شوند که متصدیان حمل و نقل در فرانسه ملزم به رعایت استانداردهای بالاتر در زمینه ایمنی کالاها و تحویل به موقع باشند. همچنین، قوانین اتحادیه اروپا شرایط خاصی را برای بیمه کالاها تعیین کرده‌اند که تمامی طرفین قرارداد موظف به رعایت آن هستند. (Carbonnier, 2004: 45).

علاوه بر این، قوانین اتحادیه اروپا نقش مهمی در تنظیم روابط بین‌المللی مرتبط با حمل و نقل کالا ایفا می‌کنند. برای مثال، اگر قراردادی میان یک شرکت فرانسوی و یک شرکت دیگر از کشورهای عضو اتحادیه اروپا منعقد شود، قوانین اتحادیه اروپا به عنوان مرجع اصلی برای حل اختلافات احتمالی عمل خواهند کرد. این امر باعث ایجاد هماهنگی بیشتر میان کشورهای عضو شده و از بروز اختلافات ناشی از تفاوت‌های قانونی جلوگیری می‌کند. (Smith, 2015: 102).

در مقابل، نظام حقوقی ایران کمتر تحت تأثیر قوانین منطقه‌ای یا بین‌المللی قرار دارد. اگرچه ایران عضو برخی کنوانسیون‌های بین‌المللی مرتبط با حمل و نقل کالا مانند کنوانسیون هامبورگ است، اما این کنوانسیون‌ها به طور کامل در نظام حقوقی داخلی ایران ادغام نشده‌اند. به همین دلیل، بسیاری از قراردادهای حمل و نقل کالا در ایران بر اساس قوانین ملی تنظیم می‌شوند که عمدتاً مبتنی بر فقه اسلامی و اصول مدنی هستند. این رویکرد باعث می‌شود که انعطاف‌پذیری نظام حقوقی ایران در مواجهه با تغییرات جهانی کمتر باشد. برای مثال، در مواردی که یک شرکت ایرانی بخواهد قراردادی با یک شرکت خارجی منعقد کند، ممکن است نیاز باشد که شرایط خاصی را که مطابق با استانداردهای بین‌المللی است، بپذیرد. اما نبود یکپارچگی کامل میان قوانین داخلی ایران و مقررات بین‌المللی می‌تواند منجر به بروز چالش‌هایی در اجرای قرارداد شود. (Fadakar, 2025: 2).

یکی دیگر از تفاوت‌های قابل توجه میان نظام حقوقی فرانسه و ایران در زمینه تأثیر قوانین محلی و منطقه‌ای، نقش داور بین‌المللی است. در فرانسه، داور بین‌المللی به عنوان یکی از ابزارهای اصلی حل اختلافات مرتبط با قراردادهای حمل و نقل کالا شناخته شده است. این امر تا حد

**۵۳ رویکردی تطبیقی به مبانی قانونی و اصول حاکم بر قرارداد حمل و نقل کالا (فهیمة طاهرلو، مهشید سادات طبایی)**

زیادی تحت تأثیر عضویت فرانسه در اتحادیه اروپا قرار دارد که مقررات جامعی را برای داوری بین‌المللی وضع کرده است. در مقابل، در ایران استفاده از داوری بین‌المللی محدودتر بوده و بیشتر اختلافات مرتبط با قراردادهای حمل و نقل کالا از طریق دادگاه‌های داخلی حل و فصل می‌شود. این امر ممکن است باعث طولانی‌تر شدن فرآیند حل اختلافات شود و همچنین توانایی طرفین ایرانی برای استفاده از ابزارهای حل اختلاف بین‌المللی را محدود کند. قوانین محلی و منطقه‌ای نقش مهمی در تنظیم قراردادهای حمل و نقل کالا دارند و تفاوت‌های قابل توجهی میان نظام حقوقی ایران و فرانسه در این زمینه وجود دارد. عضویت فرانسه در اتحادیه اروپا باعث شده است که این کشور ملزم به رعایت مقررات هماهنگ شده‌ای باشد که استانداردهای بالایی را برای تنظیم قراردادهای ارائه می‌دهند. این استانداردها شامل مسئولیت متصدیان حمل و نقل، بیمه کالاها، شرایط تحویل و حل اختلافات هستند. در مقابل، نظام حقوقی ایران کمتر تحت تأثیر قوانین منطقه‌ای یا بین‌المللی قرار دارد و بیشتر بر اساس اصول ملی تنظیم شده است که عمدتاً مبتنی بر فقه اسلامی هستند. این تفاوت‌ها نه تنها بر نحوه تنظیم قراردادهای تأثیر می‌گذارد، بلکه توانایی طرفین ایرانی برای تعامل مؤثر با طرفین خارجی را نیز تحت تأثیر قرار می‌دهند.

**۳-۳-۳ روش‌های حل اختلافات**

نظام‌های حقوقی ایران و فرانسه در زمینه‌ی حل اختلافات مرتبط با قراردادهای حمل و نقل کالا تفاوت‌های قابل توجهی دارند. این تفاوت‌ها ناشی از تفاوت در مبانی حقوقی، رویکردهای قانونی و ساختارهای قضایی در دو کشور است.

حل و فصل اختلافات در دعاوی مربوط به حمل و نقل در حقوق فرانسه تابع قواعد خاصی است که بسته به نوع حمل و نقل (جاده‌ای، ریلی، دریایی یا هوایی) و وضعیت طرفین دعوا متفاوت است. در دعاوی حمل و نقل، روش‌های حل اختلاف شامل رسیدگی قضایی، داوری، میانجی‌گری و سازش است که هر یک مزایا و محدودیت‌های خاص خود را دارند. انتخاب روش حل اختلاف معمولاً در قرارداد حمل و نقل مشخص می‌شود و در صورت نبود توافق قبلی، قوانین عمومی و مقررات خاص حمل و نقل تعیین‌کننده خواهد بود. رسیدگی قضایی متداول‌ترین روش حل و فصل اختلاف در دعاوی حمل و نقل است. دعاوی مربوط به حمل و نقل داخلی معمولاً در دادگاه‌های تجاری مطرح می‌شوند، زیرا متصدیان حمل و نقل اغلب تاجران محسوب می‌شوند و قراردادهای حمل و نقل ماهیت تجاری دارند. در حمل و نقل بین‌المللی، تعیین دادگاه صالح بسته به مفاد قرارداد، کنوانسیون‌های بین‌المللی مانند کنوانسیون قرارداد حمل و نقل بین‌المللی کالا از طریق جاده برای حمل و نقل جاده‌ای و کنوانسیون ورشو و مونترال برای حمل و نقل هوایی انجام می‌شود. علاوه بر این، اصول حقوق بین‌الملل خصوصی فرانسه نیز در تعیین صلاحیت دادگاه‌ها نقش دارد.

داوری یکی دیگر از روش‌های حل اختلاف در این دعاوی است که به‌ویژه در حمل و نقل بین‌المللی کاربرد زیادی دارد. بسیاری از قراردادهای حمل و نقل شامل شرط داوری هستند که طرفین را ملزم می‌کند در صورت بروز اختلاف، به داوری مراجعه کنند. در فرانسه، داوری می‌تواند داخلی یا بین‌المللی باشد و تحت نظارت قانون داوری فرانسه و مقررات مؤسسه‌ای مانند اتاق بازرگانی

بین‌المللی<sup>۵</sup> انجام شود. داوری به دلیل سرعت، تخصصی بودن و محرمانگی، در دعاوی حمل‌ونقل بسیار مورد توجه قرار دارد. (MRAD, 2004: 231).

میانجی‌گری نیز به عنوان یک روش جایگزین حل اختلاف<sup>۶</sup> در حقوق فرانسه پذیرفته شده است و در دعاوی حمل‌ونقل کاربرد دارد. این روش معمولاً غیرالزامی است، مگر آنکه در قرارداد حمل‌ونقل شرط میانجی‌گری درج شده باشد. در میانجی‌گری، یک شخص بی‌طرف به طرفین کمک می‌کند تا با مذاکره به یک توافق دوجانبه دست یابند. این روش به‌ویژه در مواردی که طرفین قصد حفظ روابط تجاری خود را دارند، مفید است. قانون فرانسه میانجی‌گری را به‌عنوان یک روش رسمی حل اختلاف به رسمیت شناخته و برخی دادگاه‌ها نیز طرفین را تشویق به استفاده از آن می‌کنند. سازش نیز روشی مشابه میانجی‌گری است اما تفاوت آن در نقش فعال‌تر سازش‌دهنده در ارائه پیشنهادها و مشخص برای حل اختلاف است. در برخی از دعاوی حمل‌ونقل، به‌ویژه در حمل‌ونقل دریایی، سازش می‌تواند سریع‌تر از داوری یا دادگاه به نتیجه برسد. شرکت‌های بیمه حمل‌ونقل نیز اغلب از این روش برای حل اختلافات میان بیمه‌گر و بیمه‌گذار استفاده می‌کنند.

در برخی موارد، اختلافات مربوط به حمل‌ونقل می‌تواند تحت صلاحیت سازمان‌های نظارتی یا نهادهای تخصصی قرار گیرد. به عنوان مثال، در حمل‌ونقل هوایی، سازمان هواپیمایی کشوری<sup>۷</sup> در فرانسه ممکن است در برخی دعاوی نقش میانجی را ایفا کند. در حمل‌ونقل ریلی، اختلافات میان شرکت‌های حمل‌ونقل و مشتریان ممکن است توسط *Autorité de régulation des transports* بررسی شود. نحوه اجرای تصمیمات نیز بسته به روش حل اختلاف متفاوت است. احکام دادگاه‌های فرانسه در سطح داخلی دارای قابلیت اجرایی فوری هستند، اما در سطح بین‌المللی، اجرای آن‌ها ممکن است مستلزم فرایند شناسایی و اجرای احکام خارجی<sup>۸</sup> باشد. در داوری، احکام داوری داخلی به‌طور کلی لازم‌الاجرا هستند و احکام داوری بین‌المللی نیز طبق کنوانسیون نیویورک ۱۹۵۸ در بیش از ۱۶۰ کشور قابل اجرا هستند. (BERTIN, 2008: 160).

بند ۱ ماده ۲۸ کنوانسیون ورشو مقرر می‌دارد: «اقامه دعوی جبران خسارت باید به انتخاب خواهان در سرزمین یکی از طرف‌های متعاقد کنوانسیون، در دادگاه محل سکونت متصدی حمل و نقل یا مقر اصلی کار او یا یکی از شعبات او که قرارداد حمل و نقل در آنجا منعقد گردیده یا در دادگاه مقصد به عمل آید». مطابق این ماده، دعوی در محلی اقامه می‌گردد که مقر، اقامتگاه یا محلی است که متصدی حمل در آنجا شعبه دارد. متصدی حمل هم اگر بخواهد می‌تواند در همان محل که مقر یا اقامتگاه اوست، علیه مسافر اقامه دعوی نماید. مسافر حق ندارد در محل اقامت خود علیه متصدی حمل دعوی مطرح کند، در حالی که متصدی حمل و نقل این اختیار را دارد. ماده ۲۸ کنوانسیون ورشو بی‌جهت خواهان را از داشتن چنین اختیار معقولی محروم کرده بود. نداشتن این اختیار از جانب خواهان به نتایجی غیرمنطقی منجر شده بود. کنوانسیون مونترال

<sup>۵</sup> ICC

<sup>۶</sup> ADR

<sup>۷</sup> DGAC

<sup>۸</sup> exequatur

**۵۵ رویکردی تطبیقی به مبانی قانونی و اصول حاکم بر قرارداد حمل و نقل کالا (فهیمة طاهرلو،  
مهشید سادات طبایی)**

تغییر مهمی در این خصوص انجام داده است. مطابق بند ۲ ماده ۳۳ کنوانسیون مونترال، درخصوص خسارت ناشی از فوت یا صدمه بدنی مسافر، دعوا میتواند در دادگاه واقع در قلمرو دولت عضوی طرح گردد که مسافر در زمان حادثه در آن محل سکونت اصلی و دائمی داشته و متصدی حمل، خدمات حمل و نقل مسافر به یا از آن کشور را با هواپیمای خود یا با هواپیمای متصدی دیگری که با وی موافقتنامه تجاری دارد، انجام دهد و در آن کشور متصدی حمل یا متصدی دیگری که با وی موافقتنامه تجاری دارد و در ساختمان‌های استیجاری یا ملکی به حمل و نقل هوایی مسافر اشتغال دارد. (Milde, 1999: 7-10).

در نظام حقوقی فرانسه، حل اختلافات در قراردادهای حمل و نقل کالا به شدت تحت تأثیر قوانین اتحادیه اروپا قرار دارد. این قوانین استانداردهای هماهنگی را برای مسئولیت متصدیان حمل و نقل، بیمه کالاها و شرایط تحویل تعیین کرده‌اند. در فرانسه، مسئولیت متصدی حمل و نقل بر مبنای نظریه‌ی خطر استوار است، به این معنا که متصدی حمل و نقل به طور پیش‌فرض مسئول خسارات وارده به کالاها است، مگر اینکه ثابت کند خسارت ناشی از عوامل خارجی بوده است. این رویکرد باعث می‌شود که متصدیان حمل و نقل در فرانسه ملزم به رعایت استانداردهای بالاتر در زمینه ایمنی کالاها و تحویل به موقع باشند.

در مقابل، در نظام حقوقی ایران، مسئولیت متصدی حمل و نقل بر مبنای نظریه‌ی تقصیر استوار است. این بدان معناست که متصدی حمل و نقل تنها در صورتی مسئول خسارات است که تقصیر او در ایجاد خسارت اثبات شود. این تفاوت در مبانی مسئولیت، تأثیر مستقیمی بر روش‌های حل اختلافات دارد. برای مثال، در فرانسه، متصدی حمل و نقل به طور پیش‌فرض مسئول خسارات است و باید ثابت کند که خسارت ناشی از عوامل خارجی بوده است. در حالی که در ایران، طرف متضرر باید ثابت کند که متصدی حمل و نقل در ایجاد خسارت تقصیر کرده است.

در فرانسه، روش‌های حل اختلافات در قراردادهای حمل و نقل کالا به شدت تحت تأثیر قوانین اتحادیه اروپا قرار دارد. داوری بین‌المللی به عنوان یکی از روش‌های اصلی حل اختلافات شناخته شده است. این روش به دلیل سرعت و انعطاف‌پذیری، در بسیاری از قراردادهای حمل و نقل کالا به عنوان روش حل اختلاف پیش‌بینی می‌شود. داوری بین‌المللی به طرفین این امکان را می‌دهد که داوران بی‌طرفی را انتخاب کنند که در زمینه‌ی حمل و نقل کالا تخصص دارند. این امر باعث می‌شود که اختلافات به سرعت و با دقت حل‌وفصل شوند. در ایران، استفاده از داوری بین‌المللی محدودتر بوده و بیشتر اختلافات مرتبط با قراردادهای حمل و نقل کالا از طریق دادگاه‌های داخلی حل‌وفصل می‌شود. این امر ممکن است باعث طولانی‌تر شدن فرآیند حل اختلافات شود و همچنین توانایی طرفین ایرانی برای استفاده از ابزارهای حل اختلاف بین‌المللی را محدود کند. در ایران، دادگاه‌های داخلی ممکن است به دلیل کمبود تخصص و تجربه در زمینه‌ی حمل و نقل کالا، زمان بیشتری را برای رسیدگی به اختلافات صرف کنند. در فرانسه، دادگاه‌های تخصصی برای رسیدگی به اختلافات مرتبط با حمل و نقل کالا وجود دارد. این دادگاه‌ها به دلیل تخصص و تجربه‌ی بالا، می‌توانند به سرعت و با دقت به اختلافات رسیدگی کنند. علاوه بر این، قوانین

اتحادیه اروپا استانداردهای مشخصی را برای حل اختلافات تعیین کرده‌اند که باعث افزایش کارایی و عدالت در فرآیند حل اختلافات می‌شود. این استانداردها شامل مسئولیت متصدیان حمل و نقل، بیمه کالاها، شرایط تحویل و حل اختلافات هستند. در ایران، اختلافات مرتبط با حمل و نقل کالا معمولاً در دادگاه‌های عمومی رسیدگی می‌شود. این دادگاه‌ها ممکن است به دلیل کمبود تخصص و تجربه در زمینه‌ی حمل و نقل کالا، زمان بیشتری را برای رسیدگی به اختلافات صرف کنند. همچنین، نبود استانداردهای مشخص برای حل اختلافات ممکن است منجر به تصمیم‌گیری‌های ناهمگون و ناعادلانه شود. در ایران، اختلافات مرتبط با حمل و نقل کالا ممکن است در دادگاه‌های عمومی رسیدگی شود که به دلیل کمبود تخصص و تجربه در زمینه‌ی حمل و نقل کالا، زمان بیشتری را برای رسیدگی به اختلافات صرف کنند. تفاوت‌های قابل توجهی میان نظام حقوقی ایران و فرانسه در زمینه‌ی حل اختلافات مرتبط با قراردادهای حمل و نقل کالا وجود دارد. در فرانسه، قوانین اتحادیه اروپا و رویکردهای پیشرفته‌تر به حل اختلافات، باعث افزایش کارایی و عدالت در فرآیند حل اختلافات شده است. در مقابل، در ایران، نبود استانداردهای مشخص و محدودیت‌های قانونی ممکن است باعث طولانی‌تر شدن فرآیند حل اختلافات و کاهش کارایی آن شود. این تفاوت‌ها نه تنها بر نحوه تنظیم قراردادهای تأثیر می‌گذارند بلکه توانایی طرفین ایرانی برای تعامل مؤثر با طرفین خارجی را نیز تحت تأثیر قرار می‌دهند.

### نتیجه‌گیری

قرارداد حمل و نقل کالا به عنوان یکی از مهم‌ترین ابزارهای تجارت بین‌المللی، نقش کلیدی در تسهیل مبادلات اقتصادی ایفا می‌کند. با توجه به گستردگی روابط تجاری بین ایران و فرانسه، مطالعه تطبیقی این قرارداد در دو نظام حقوقی ایران و فرانسه از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است. در این مطالعه، به بررسی وجوه اشتراک و افتراق این دو نظام در زمینه‌های مسئولیت طرفین، جبران خسارت و محدودیت‌های مسئولیت متصدی حمل و نقل پرداخته شد. در هر دو نظام حقوقی ایران و فرانسه، مسئولیت‌های طرفین قرارداد حمل و نقل کالا شامل فرستنده، گیرنده و متصدی حمل و نقل تعریف شده است. در ایران، مسئولیت متصدی حمل و نقل بر مبنای نظریه‌ی تقصیر استوار است، به این معنا که متصدی تنها در صورتی مسئول خسارات است که تقصیر او در ایجاد خسارت اثبات شود. این رویکرد مبتنی بر اصول فقهی و قوانین مدنی ایران است که بر پایه‌ی تقصیر و خطای شخصی استوار شده است. در این نظام، اگر کالا در طول حمل و نقل آسیب ببیند یا گم شود، زیان‌دیده باید ثابت کند که متصدی حمل و نقل در ایجاد این خسارت مقصر بوده است. این رویکرد ممکن است باعث شود که فرآیند اثبات تقصیر طولانی و پیچیده شود، به ویژه در مواردی که شواهد کافی در دسترس نباشد. در مقابل، در فرانسه، مسئولیت متصدی حمل و نقل بر مبنای نظریه‌ی خطر قرار دارد، یعنی متصدی به طور پیش‌فرض مسئول خسارات است، مگر اینکه ثابت کند خسارت ناشی از عوامل خارجی بوده است. این رویکرد تحت تأثیر قوانین اتحادیه اروپا قرار دارد که استانداردهای بالاتری را برای ایمنی و مسئولیت متصدیان حمل و نقل

۵۷ رویکردی تطبیقی به مبانی قانونی و اصول حاکم بر قرارداد حمل و نقل کالا (فهیمة طاهرلو،  
مهشید سادات طبایی)

تعیین کرده‌اند. در این نظام، متصدی حمل و نقل موظف است که ثابت کند خسارت ناشی از عوامل خارجی مانند بلایای طبیعی یا اقدامات زیان‌دیده بوده است. این رویکرد باعث می‌شود که فرآیند جبران خسارت سریع‌تر و کارآمدتر انجام شود، زیرا بار اثبات بر عهده متصدی حمل و نقل است.

در هر دو نظام حقوقی ایران و فرانسه، قوانینی برای جبران خسارت ناشی از تأخیر، فقدان یا آسیب به کالا وجود دارد. در فرانسه، قوانین اتحادیه اروپا استانداردهای مشخصی را برای جبران خسارات تعیین کرده‌اند که شامل محدودیت‌های مسئولیت متصدی حمل و نقل نیز می‌شود. این قوانین به طور دقیق تعیین می‌کنند که در صورت تأخیر در تحویل کالا، فقدان یا آسیب به کالا، متصدی حمل و نقل چه میزان مسئولیت دارد و چگونه باید خسارت جبران شود. این استانداردها باعث می‌شود که فرآیند جبران خسارت شفاف و قابل پیش‌بینی باشد و طرفین قرارداد بتوانند با اطمینان بیشتری به تعهدات خود عمل کنند. در ایران، این قوانین عمدتاً بر اساس قوانین مدنی و تجاری داخلی تنظیم شده‌اند و محدودیت‌های مسئولیت متصدی حمل و نقل به طور دقیق تعریف نشده‌اند. در این نظام، جبران خسارت ناشی از تأخیر، فقدان یا آسیب به کالا ممکن است به صورت موردی و بر اساس تصمیمات قضایی انجام شود. این رویکرد ممکن است باعث شود که فرآیند جبران خسارت طولانی‌تر و پیچیده‌تر باشد، زیرا طرفین قرارداد باید برای اثبات ادعاهای خود به دادگاه‌های داخلی مراجعه کنند و قضات بر اساس شواهد و مدارک موجود تصمیم بگیرند.

در هر دو نظام حقوقی ایران و فرانسه، محدودیت‌هایی برای مسئولیت متصدی حمل و نقل در صورت فقدان یا آسیب به کالا وجود دارد. در فرانسه، این محدودیت‌ها به طور دقیق و بر اساس قوانین اتحادیه اروپا تعیین شده‌اند و شامل شرایط خاصی برای اعمال این محدودیت‌ها هستند. برای مثال، قوانین اتحادیه اروپا تعیین می‌کنند که در صورت فقدان یا آسیب به کالا، متصدی حمل و نقل تا چه میزان مسئولیت دارد و چگونه می‌تواند از این مسئولیت محدودیت استفاده کند. این استانداردها باعث می‌شود که فرآیند جبران خسارت شفاف و قابل پیش‌بینی باشد و طرفین قرارداد بتوانند با اطمینان بیشتری به تعهدات خود عمل کنند. در ایران، این محدودیت‌ها به طور کلی در قوانین مدنی و تجاری ذکر شده‌اند، اما شرایط اعمال آن‌ها به طور دقیق تعریف نشده‌اند. در این نظام، محدودیت‌های مسئولیت متصدی حمل و نقل ممکن است به صورت موردی و بر اساس تصمیمات قضایی اعمال شوند. این رویکرد ممکن است باعث شود که فرآیند جبران خسارت طولانی‌تر و پیچیده‌تر باشد، زیرا طرفین قرارداد باید برای اثبات ادعاهای خود به دادگاه‌های داخلی مراجعه کنند و قضات بر اساس شواهد و مدارک موجود تصمیم بگیرند.

با وجود تفاوت‌های قابل توجه در جزئیات، نظام حقوقی ایران و فرانسه در قرارداد حمل و نقل کالا، اصول کلی مشابهی در خصوص حقوق و تعهدات طرفین قرارداد و مسئولیت‌های ناشی از نقض قرارداد دارند. در هر دو نظام، مسئولیت متصدی حمل و نقل در قبال خسارات وارده به کالا مبتنی بر تقصیر است، اما در فرانسه، اثبات عدم تقصیر بر عهده متصدی حمل و نقل است، در حالی که در ایران، اثبات تقصیر بر عهده زیان‌دیده است. همچنین، قوانین مربوط به محدودیت مسئولیت

متصدی حمل و نقل در هر دو نظام وجود دارد، اما میزان این محدودیت و شرایط اعمال آن متفاوت است. این تفاوت‌ها نشان می‌دهد که نظام حقوقی فرانسه به دلیل تأثیر قوانین اتحادیه اروپا، رویکردی پیشرفته‌تر و هماهنگ‌تر در حل اختلافات مرتبط با حمل و نقل کالا دارد، در حالی که نظام حقوقی ایران به دلیل کمبود استانداردهای مشخص و محدودیت‌های قانونی، ممکن است با چالش‌های بیشتری در این زمینه مواجه باشد.

### پیشنهادهای

۱- یکی از مهم‌ترین راه‌کارهای حقوقی در قراردادهای حمل و نقل کالا، تنظیم قراردادی شفاف و جامع است. این قرارداد باید شامل تمام جزئیات ضروری مانند مشخصات دقیق کالا (نوع، وزن، ابعاد، ارزش)، مبدأ و مقصد حمل، زمان تحویل، مسئولیت‌های طرفین و شرایط خاص باشد. همچنین، شرایط فسخ قرارداد، جریمه‌های تأخیر و روش‌های حل اختلافات نیز باید به‌طور دقیق در قرارداد ذکر شود. این کار از بروز سوءتفاهمات و اختلافات در آینده جلوگیری می‌کند و به طرفین کمک می‌کند تا تعهدات خود را به‌طور کامل درک کنند. تنظیم قرارداد شفاف همچنین به کاهش ریسک‌های حقوقی و مالی کمک می‌کند و اطمینان خاطر بیشتری به طرفین می‌دهد.

۲- در قرارداد حمل و نقل، تعیین دقیق مسئولیت‌های هر یک از طرفین (فرستنده، گیرنده و متصدی حمل و نقل) از اهمیت بالایی برخوردار است. این مسئولیت‌ها شامل تحویل به موقع کالا، حفظ سلامت آن در طول حمل و نقل و جبران خسارات ناشی از تأخیر، فقدان یا آسیب به کالا است. برای مثال، باید مشخص شود که آیا متصدی حمل و نقل در قبال خسارات ناشی از بلایای طبیعی مسئول است یا خیر. این کار از بروز اختلافات در مورد مسئولیت‌ها جلوگیری می‌کند. تعیین دقیق مسئولیت‌ها همچنین به طرفین کمک می‌کند تا در صورت بروز مشکلات، به‌طور قانونی عمل کنند و از بروز دعاوی حقوقی جلوگیری کنند.

۳- استفاده از بیمه‌نامه‌های معتبر برای کالاها یکی از راه‌کارهای مؤثر برای کاهش ریسک مالی در حمل و نقل است. بیمه‌نامه‌ها می‌توانند خسارات ناشی از آسیب، فقدان یا تأخیر در تحویل کالا را پوشش دهند. در قرارداد باید مشخص شود که چه کسی مسئول خرید بیمه‌نامه است و چه نوع پوشش‌های بیمه‌ای مورد نیاز است. این کار اطمینان خاطر بیشتری به طرفین می‌دهد و از بروز اختلافات مالی جلوگیری می‌کند. بیمه‌نامه‌ها همچنین به کاهش فشار مالی بر طرفین در صورت بروز حوادث غیرمترقبه کمک می‌کنند.

۴- در قراردادهای حمل و نقل بین‌المللی، تعیین قانون حاکم بر قرارداد از اهمیت زیادی برخوردار است. طرفین باید مشخص کنند که کدام نظام حقوقی (مثلاً قانون تجارت ایران، قوانین اتحادیه اروپا یا کنوانسیون‌های بین‌المللی) بر قرارداد حاکم خواهد بود. این کار از بروز اختلافات در مورد تفسیر قوانین جلوگیری می‌کند و به طرفین کمک می‌کند تا تعهدات خود را به‌طور دقیق درک کنند. تعیین قانون حاکم همچنین به کاهش ریسک‌های حقوقی کمک می‌کند و اطمینان خاطر بیشتری به طرفین می‌دهد.

۵۹ رویکردی تطبیقی به مبانی قانونی و اصول حاکم بر قرارداد حمل و نقل کالا (فهیمة طاهرلو،  
مهندس سادات طبایی)

۵- در قرارداد باید روش حل اختلافات به طور مشخص تعیین شود. این روش ها می توانند شامل مذاکره، میانجیگری، داوری یا مراجعه به دادگاه های صالحه باشند. تعیین روش حل اختلافات از بروز اختلافات طولانی و پرهزینه جلوگیری می کند و به طرفین کمک می کند تا اختلافات خود را به طور کارآمد حل کنند. انتخاب روش مناسب حل اختلافات همچنین به کاهش زمان و هزینه های مرتبط با رسیدگی به دعاوی کمک می کند.

۶- طرفین باید در قرارداد شرایطی که تحت آن قرارداد قابل فسخ است را به طور دقیق مشخص کنند. این شرایط می توانند شامل تأخیر طولانی مدت در تحویل کالا، نقض جدی تعهدات یا وقوع حوادث غیرمترقبه باشند. این کار از بروز اختلافات در مورد فسخ قرارداد جلوگیری می کند و به طرفین کمک می کند تا در صورت بروز مشکلات، به طور قانونی عمل کنند. تعیین شرایط فسخ قرارداد همچنین به کاهش ریسک های حقوقی و مالی کمک می کند.

۷- در قرارداد باید جریمه های احتمالی در صورت تأخیر در تحویل کالا مشخص شود. این جریمه ها می توانند به صورت درصدی از ارزش کالا یا مبلغ ثابت تعیین شوند. این کار انگیزه ی بیشتری برای رعایت زمان بندی ایجاد می کند و از بروز تأخیرهای غیرضروری جلوگیری می کند. تعیین جریمه های تأخیر همچنین به کاهش ریسک های مالی کمک می کند و اطمینان خاطر بیشتری به طرفین می دهد.

۸- متصدی حمل و نقل می تواند برای تضمین تعهدات خود، مبلغی را به عنوان ضمانت (مانند چک یا سفته) به فرستنده تسلیم کند. این ضمانت ها می توانند در صورت نقض تعهدات توسط متصدی، به عنوان وثیقه استفاده شوند. این کار اطمینان خاطر بیشتری به فرستنده می دهد و از بروز اختلافات مالی جلوگیری می کند. تعیین ضمانت های مالی همچنین به کاهش ریسک های مالی کمک می کند و اطمینان خاطر بیشتری به طرفین می دهد.

۹- مسئولیت بسته بندی مناسب کالا باید در قرارداد مشخص شود. بسته بندی مناسب از آسیب های احتمالی به کالا در طول حمل و نقل جلوگیری می کند. در قرارداد باید مشخص شود که چه کسی مسئول بسته بندی کالا است و استانداردهای بسته بندی چگونه باید رعایت شوند. این کار از بروز اختلافات در مورد کیفیت کالا جلوگیری می کند و به طرفین کمک می کند تا تعهدات خود را به طور دقیق درک کنند.

۱۰- در قرارداد باید شرایط تحویل کالا به طور دقیق مشخص شود. این شرایط می توانند شامل زمان تحویل، مکان تحویل و نحوه ی تحویل کالا باشند. این کار از بروز اختلافات در مورد تحویل کالا جلوگیری می کند و به طرفین کمک می کند تا تعهدات خود را به طور دقیق درک کنند. تعیین شرایط تحویل کالا همچنین به کاهش ریسک های حقوقی و مالی کمک می کند.

۱۱- قرارداد باید شرایط حمل کالا به طور دقیق مشخص شود. این شرایط می توانند شامل نوع وسیله ی حمل و نقل، مسیر حمل و شرایط خاص حمل (مانند دمای مناسب برای کالاهای فاسدشدنی) باشند. این کار از بروز اختلافات در مورد شرایط حمل جلوگیری می کند. تعیین

شرایط حمل کالا همچنین به کاهش ریسک‌های مالی کمک می‌کند و اطمینان خاطر بیشتری به طرفین می‌دهد.

۱۲- در قرارداد باید شرایط بازرسی کالا به‌طور دقیق مشخص شود. این شرایط می‌توانند شامل زمان بازرسی، مکان بازرسی و نحوه‌ی بازرسی کالا باشند. این کار از بروز اختلافات در مورد کیفیت کالا جلوگیری می‌کند. تعیین شرایط بازرسی کالا همچنین به کاهش ریسک‌های حقوقی و مالی کمک می‌کند.

۱۳- در قرارداد باید شرایط پرداخت به‌طور دقیق مشخص شود. این شرایط می‌توانند شامل مبلغ پرداخت، زمان پرداخت و نحوه‌ی پرداخت (مانند نقدی، چک یا حواله بانکی) باشند. این کار از بروز اختلافات مالی جلوگیری می‌کند. تعیین شرایط پرداخت همچنین به کاهش ریسک‌های مالی کمک می‌کند و اطمینان خاطر بیشتری به طرفین می‌دهد.

۱۴- در قرارداد باید شرایط فورس ماژور (حوادث غیرمترقبه مانند بلایای طبیعی یا جنگ) به‌طور دقیق مشخص شود. این شرایط می‌توانند شامل تعلیق یا فسخ قرارداد در صورت وقوع حوادث غیرمترقبه باشند. این کار از بروز اختلافات در مورد مسئولیت‌ها جلوگیری می‌کند. تعیین شرایط فورس ماژور همچنین به کاهش ریسک‌های حقوقی و مالی کمک می‌کند.

۱۵- در قرارداد باید شرایط تغییرات قرارداد به‌طور دقیق مشخص شود. این شرایط می‌توانند شامل نحوه‌ی اعمال تغییرات و تأیید تغییرات توسط طرفین باشند. این کار از بروز اختلافات در مورد تغییرات قرارداد جلوگیری می‌کند. تعیین شرایط تغییرات قرارداد همچنین به کاهش ریسک‌های حقوقی و مالی کمک می‌کند.

۱۶- در قرارداد باید شرایط خاتمه قرارداد به‌طور دقیق مشخص شود. این شرایط می‌توانند شامل خاتمه قرارداد در صورت تحویل کامل کالا یا خاتمه قرارداد در صورت نقض تعهدات توسط یکی از طرفین باشند. این کار از بروز اختلافات در مورد خاتمه قرارداد جلوگیری می‌کند.

۱۷- در قرارداد باید شرایط انتقال مسئولیت (مانند انتقال مسئولیت از فرستنده به گیرنده در زمان تحویل کالا) به‌طور دقیق مشخص شود. این کار از بروز اختلافات در مورد مسئولیت‌ها جلوگیری می‌کند.

۱۸- در قرارداد باید شرایط محرمانگی به‌طور دقیق مشخص شود. این شرایط می‌توانند شامل حفظ اطلاعات محرمانه طرفین و عدم افشای این اطلاعات به اشخاص ثالث باشند. این کار از بروز اختلافات در مورد اطلاعات محرمانه جلوگیری می‌کند.

۱۹- در قرارداد باید شرایط تمدید قرارداد به‌طور دقیق مشخص شود. این شرایط می‌توانند شامل نحوه‌ی تمدید قرارداد و مدت زمان تمدید باشند. این کار از بروز اختلافات در مورد تمدید قرارداد جلوگیری می‌کند.

۲۰- در قرارداد باید شرایط تحویل اسناد (مانند بارنامه و فاکتور) به‌طور دقیق مشخص شود. این شرایط می‌توانند شامل زمان تحویل اسناد و نحوه‌ی تحویل اسناد باشند. این کار از بروز اختلافات در مورد اسناد جلوگیری می‌کند.

## منابع

- [۱] شهبازی، شهباز و امیری، غلامحسین (۱۳۷۵)، نقش کرایه حمل در حمل و نقل بین‌المللی، چ ۱، تهران کمیته ایرانی اتاق بازرگانی بین‌المللی
- [۲] آناهید، فاطمه و سمیرا مشاور (۱۴۰۳) ماهیت و مسئولیت متصدی حمل و نقل در حقوق ایران و فرانسه، اولین کنفرانس بین‌المللی حقوق، علوم سیاسی، سیاست اسلامی و فقه اسلامی.
- [۳] تقی زاده، ابراهیم (۱۳۹۸) حقوق حمل و نقل زمینی، هوایی و دریایی، چ ۵، تهران، انتشارات مجد.
- [۴] تقی زاده، ابراهیم و افشین حیدری (۱۴۰۳)، حقوق حمل و نقل چند وجهی، چ ۱، تهران، انتشارات مجد.
- [۵] جعفری لنگرودی، محمدجعفر (۱۳۹۰) ترمینولوژی حقوق، چ ۱۱، تهران: گنج‌دانش.
- [۶] خواجه زاده امیر (۱۳۹۵) تأثیر قراردادهای خصوصی بر مسئولیت متصدی حمل‌ونقل جاده‌ای کالا در حقوق تجارت ایران و کنوانسیون C.M.I، چ ۱، تهران، انتشارات مجد.
- [۷] رضایی، مهدی (۱۴۰۳). تحلیل اختلافات پیچیده در قانون قراردادهای میان ایران و فرانسه. اولین همایش بین‌المللی پژوهش‌های نوین در مدیریت، حقوق، علوم انسانی و کارآفرینی.
- [۸] رضانی، عباس (۱۳۷۱). حقوق حمل و نقل دریایی، چ ۱، تهران: کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران.
- [۹] زاهدی عاطفه (۱۳۸۹) مجموعه قوانین و مقررات قانون تجارت همراه با قانون اداره تصفیه امور ورشکستگی، قانون تجارت الکترونیکی، تهران: انتشارات جنگل.
- [۱۰] کمالان، سیدمهدی، (۱۳۹۳) قانون مدنی، انتشارات کمالان.
- [۱۱] معین، محمد (۱۳۸۲) فرهنگ معین، ج ۲، چ ۲، تهران، انتشارات آدنا.
- [۱۲] یزدانیان، علی (۱۳۹۰) مبانی مسئولیت متصدی در قراردادهای حمل و نقل در حقوق ایران و فرانسه، مجله حقوقی دادگستری، شماره ۷۳.
- [13] 1.BERTIN DE CET, (2008), Cecile. Introduction au droit maritime. Ellipses, p.160
- [14] 2.BOBONGO, Louis Chrysos. 2016. *Le prix dans le contrat de transport de marchandises..* PhD Thesis. Université Panthéon-Sorbonne-Paris I. p. 11
- [15] 3.Carbonnier, Jean (2004). *Droit Civil: Les Obligations*. Paris: Presses Universitaires de France.
- [16] 4.Debard, Thierry.(2017) \*Le contrat de transport et ses responsabilités\*. Presses Universitaires de France, pp. 210-238.
- [17] 5.Fadakar, Shahin (2025). Quirks of the Iranian Contract Law: A Legal Rollercoaster for the Unwary. LinkedIn Article, p. 2
- [18] 6.Ghestin, Jacques.(2019) \*Traité de droit civil – Les contrats spéciaux\*. LGDJ, pp. 521-545.

- [19] 7. Milde, Michael, (1999), "Liability in International Carriage by Air: The New Montreal Convention", *Annals of Air and Space Law* (Vol. XXIV). p. 7-10
- [20] 8. MRAD, Fathi Ben. (2004), *La médiation sociale: entre résolution des conflits et sécurisation urbaine*. *Revue française des affaires sociales*, , 3: 231-248
- [21] 9. Malaurie, Philippe & Aynès, Laurent. (2021) *\*Droit des obligations\**. Defrénois, pp. 678-693.
- [22] 10. Rodière, René. (2018) *\*Droit des transports\**. LexisNexis, pp. 95-120.
- [23] 11. Smith, Richard (2015). *Maritime Law and Practice*. New York: Oxford University Press, p. 102
- [24] 12. Terré, F., Simler, P., & Lequette, Y. (2009). *Droit Civil: Les Obligations*. Paris: Dalloz. p78