

The Encyclopedia of Comparative Jurisprudence and Law

Challenges and Developments in the Liability of Air Cargo Transport Agents in the Light of Iranian Law and International Conventions

Esmail Sharifi Falavarjani¹, Reza Nasiri Larimi^{*2}, Ali Babaei Mehr³

1. PhD student, Department of Private Law, Sari Branch, Islamic Azad University, Sari, Iran.

2. Assistant Professor, Department of Law, Sari Branch, Islamic Azad University, Sari, Iran.

3. Assistant Professor, Department of Law, Babol Branch, Islamic Azad University, Babol, Iran.

* Corresponding Author's Email: re.nasiri@iau.ac.ir

ABSTRACT

Air cargo transportation, as one of the fundamental pillars of international trade, plays a decisive role in the speed, security, and efficiency of global exchanges. In this regard, air transport agents occupy a special position; as intermediaries between carriers and cargo owners, they assume significant responsibilities in issuing transport documents, drafting contracts, and coordinating the movement process. The legal liability of these agents, from various perspectives, has been a subject of debate both within the Iranian legal system and under international conventions such as the Warsaw and Montreal Conventions. Studies indicate that, in Iranian law, the position of the air cargo transport agent has not been precisely and coherently defined, which has led to challenges in determining the scope of their liability. In contrast, international conventions have sought, by providing uniform rules, to establish a balance between protecting the interests of cargo owners and limiting the liability of carriers and agents. Nevertheless, recent developments—such as the digitalization of transport documents, the expansion of multimodal transport, and the shift from fault-based liability to strict liability—have added new dimensions to this field, which Iranian domestic laws have not yet fully aligned with. This article, adopting a comparative approach, analyzes the challenges and developments of air cargo transport agents' liability in the light of Iranian law and international conventions, and finally offers suggestions for reform and for harmonizing the Iranian legal system with international standards.

Keywords: *Air cargo transport agent; civil liability; Warsaw Convention; Montreal Convention; international transport.*

How to cite: Sharifi Falavarjani, E., Nasiri Larimi, R., & Babaei Mehr, A. (2023). Challenges and Developments in the Liability of Air Cargo Transport Agents in the Light of Iranian Law and International Conventions. *The Encyclopedia of Comparative Jurisprudence and Law*, 1(2), 34-49.



تاریخ ارسال: ۹ اردیبهشت ۱۴۰۲
تاریخ بازنگری: ۱۶ مرداد ۱۴۰۲
تاریخ پذیرش: ۲۳ مرداد ۱۴۰۲
تاریخ چاپ: ۳۰ شهریور ۱۴۰۲

دانشنامه فقه و حقوق تطبیقه

چالش‌ها و تحولات مسئولیت کارگزار حمل و نقل هوایی کالا در پرتو حقوق ایران و کنوانسیون‌های بین‌المللی

اسماعیل شریفی فلاورجانی^۱، رضا نصیری لاریمی^۲، علی بابایی مهر^۳

۱. دانشجوی دکتری، گروه حقوق خصوصی، واحد ساری، دانشگاه آزاد اسلامی، ساری، ایران.

۲. استادیار، گروه حقوق، واحد ساری، دانشگاه آزاد اسلامی، ساری، ایران.

۳. استادیار، گروه حقوق، واحد بابل، دانشگاه آزاد اسلامی، بابل، ایران.

* پست الکترونیک نویسنده مسئول: re.nasiri@iau.ac.ir

چکیده

حمل و نقل هوایی کالا به‌عنوان یکی از ارکان اساسی تجارت بین‌المللی، نقشی تعیین‌کننده در سرعت، امنیت و کارآمدی مبادلات جهانی ایفا می‌کند. در این میان، کارگزاران حمل و نقل هوایی جایگاهی ویژه دارند؛ چرا که به‌عنوان واسطه میان متصدیان حمل و صاحبان کالا، وظایف مهمی در صدور اسناد حمل، تنظیم قراردادها و هماهنگی فرآیند جابجایی بر عهده دارند. مسئولیت حقوقی این کارگزاران از جنبه‌های مختلف، هم در نظام حقوقی ایران و هم در کنوانسیون‌های بین‌المللی مانند ورشو و مونترال، محل بحث و مناقشه است. بررسی‌ها نشان می‌دهد که در حقوق ایران، جایگاه کارگزار حمل و نقل هوایی به‌طور دقیق و منسجم تبیین نشده و همین امر به بروز چالش‌هایی در تعیین حدود مسئولیت آنان منجر شده است. در مقابل، کنوانسیون‌های بین‌المللی کوشیده‌اند با ارائه قواعد یکنواخت، تعادلی میان حمایت از منافع صاحبان کالا و محدودیت مسئولیت متصدیان و کارگزاران ایجاد کنند. با این حال، تحولات اخیر همچون دیجیتال‌سازی اسناد حمل، توسعه حمل و نقل ترکیبی و تغییر رویکرد از مسئولیت مبتنی بر تقصیر به مسئولیت عینی، ابعاد جدیدی به این حوزه افزوده است که قوانین داخلی ایران هنوز به‌طور کامل با آن منطبق نشده‌اند. این مقاله با رویکردی تطبیقی، به تحلیل چالش‌ها و تحولات مسئولیت کارگزار حمل و نقل هوایی کالا در پرتو حقوق ایران و کنوانسیون‌های بین‌المللی می‌پردازد و در پایان، پیشنهادهایی برای اصلاح و همگرایی نظام حقوقی ایران با استانداردهای بین‌المللی ارائه می‌دهد.

کلیدواژه‌گان: کارگزار حمل و نقل هوایی کالا؛ مسئولیت مدنی؛ کنوانسیون ورشو؛ کنوانسیون مونترال؛ حمل و نقل بین‌المللی.

نحوه استناددهی: شریفی فلاورجانی، اسماعیل، نصیری لاریمی، رضا، و بابایی مهر، علی. (۱۴۰۲). چالش‌ها و تحولات مسئولیت کارگزار حمل و نقل هوایی کالا در پرتو حقوق ایران و کنوانسیون‌های بین‌المللی. *دانشنامه فقه و حقوق تطبیقی*، ۱(۲)، ۳۴-۴۹.



حمل و نقل هوایی کالا به عنوان یکی از مهم ترین شیوه های جابجایی در عرصه تجارت بین المللی، به دلیل سرعت، امنیت و گستره جهانی خود، نقش بی بدیلی در توسعه اقتصادی کشورها ایفا می کند. رشد روزافزون مبادلات جهانی و وابستگی متقابل اقتصادها موجب شده است که کارآمدی نظام حمل و نقل هوایی و تضمین حقوق طرفین این فرایند، به ویژه صاحبان کالا و متصدیان حمل، اهمیت ویژه ای یابد. در این میان، کارگزاران حمل و نقل هوایی کالا به عنوان حلقه واسط میان صاحبان کالا و متصدیان حمل، وظایف متعددی همچون صدور بارنامه هوایی، انعقاد قرارداد حمل، هماهنگی لجستیکی و پیگیری مسئولیت های اجرایی را بر عهده دارند. همین جایگاه دوگانه و پیچیده، آنان را در معرض طرح مباحث حقوقی متعددی قرار می دهد که مهم ترین آن، حدود و قلمرو مسئولیت حقوقی است (Clarke, 2021).

بررسی نظام حقوقی ایران نشان می دهد که مقررات داخلی به ویژه قانون مدنی و قانون تجارت، تعاریف و چارچوب دقیقی از کارگزار حمل و نقل هوایی ارائه نکرده اند و این امر موجب ابهام در تعیین حدود مسئولیت آنان شده است. از سوی دیگر، در سطح بین المللی کنوانسیون های مهمی مانند کنوانسیون ورشو ۱۹۲۹ و اصلاحات بعدی آن، و همچنین کنوانسیون مونترال ۱۹۹۹، تلاش کرده اند تا با ارائه قواعد یکنواخت، هم از منافع صاحبان کالا حمایت کنند و هم محدودیت هایی معقول برای مسئولیت متصدیان و کارگزاران وضع نمایند (Dempsey, 2016). با این حال، تفاوت های چشمگیری میان نظام داخلی ایران و نظام بین المللی وجود دارد که می تواند به تعارضات حقوقی و مشکلات اجرایی منجر شود.

از منظر تطبیقی، یکی از چالش های اصلی در ایران، فقدان مقررات خاص در مورد مسئولیت کارگزاران حمل و نقل هوایی و خلط آن با مسئولیت متصدیان است. در حالی که کنوانسیون های بین المللی

به طور نسبی مرزهای روشنی میان وظایف و مسئولیت های هر یک ترسیم کرده اند، حقوق ایران بیشتر به قواعد عام مسئولیت مدنی متکی است و این امر موجب می شود که رویه قضایی نیز در موارد متعددی با دشواری مواجه گردد (Shawcross & Beaumont, 2017).

تحولات اخیر در عرصه حمل و نقل هوایی، از جمله دیجیتال سازی اسناد حمل مانند بارنامه الکترونیک، استفاده از فناوری های نوین در ردیابی کالا، و گسترش حمل و نقل ترکیبی، ابعاد تازه ای از مسئولیت کارگزاران را مطرح ساخته است. این تغییرات، هم فرصت هایی برای شفافیت بیشتر در فرایند حمل ایجاد کرده و هم چالش های جدیدی را پیش روی نظام های حقوقی قرار داده است. برای نمونه، در بسیاری از دعاوی معاصر، مسئله این است که آیا کارگزار به عنوان صادرکننده بارنامه الکترونیک، مسئولیت مضاعفی نسبت به اصالت و صحت داده ها دارد یا خیر (Scherer, 2021).

اهمیت این موضوع در ایران زمانی آشکارتر می شود که بدانیم اقتصاد کشور در سال های اخیر بیش از پیش به تجارت بین المللی وابسته شده و حمل و نقل هوایی سهم قابل توجهی در انتقال کالاهای حساس، سریع الفساد و دارای ارزش اقتصادی بالا یافته است. از این رو، تعیین دقیق حدود مسئولیت کارگزاران حمل و نقل نه تنها برای حمایت از صاحبان کالا ضروری است، بلکه به شفافیت روابط قراردادی و افزایش اعتماد فعالان اقتصادی نیز کمک می کند. افزون بر این، همگرایی مقررات ایران با کنوانسیون های بین المللی می تواند زمینه ساز کاهش تعارضات حقوقی در دعاوی فراملی و تسهیل در جذب سرمایه گذاری خارجی باشد (Abeyratne, 2019).

با توجه به موارد یادشده، این مقاله در پی آن است که با رویکردی تحلیلی و تطبیقی، به واکاوی چالش ها و تحولات مسئولیت کارگزار حمل و نقل هوایی کالا در پرتو حقوق ایران و کنوانسیون های بین المللی بپردازد. پرسش اصلی این است که آیا

مقررات قانون تجارت بیشتر بر حق‌العمل‌کاران تمرکز دارد و این گروه را اشخاصی معرفی می‌کند که در مقابل اجرت، به نام خود ولی به حساب دیگری معامله می‌کنند (ماده ۳۵۷ قانون تجارت ایران). با این حال، فعالیت‌های کارگزاران حمل‌ونقل هوایی فراتر از این تعریف است؛ چراکه وظایفی همچون بسته‌بندی، انبارداری، تشریفات گمرکی و هماهنگی لجستیکی را نیز بر عهده دارند. در ادبیات بین‌المللی، کارگزار حمل‌ونقل هوایی، تحت عنوانی مانند **Air Cargo Agent** یا **Freight Forwarder** غالباً به عنوان واسطه‌ای تعریف می‌شود که به نمایندگی از مشتری، ترتیبات حمل‌ونقل کالا از طریق هوایی را فراهم می‌سازد، هرچند خود متصدی حمل محسوب نمی‌شود (Scherer, 2021). کنوانسیون‌های بین‌المللی از جمله ورشو و مونترال، اصطلاح «کارگزار حمل» را به طور مستقیم تعریف نکرده‌اند و بیشتر بر مسئولیت متصدی حمل (Carrier) متمرکز هستند. با این حال، در عمل و رویه قضایی بین‌المللی، تفاوت روشنی میان «Carrier» و «Forwarder» قائل می‌شوند و مسئولیت کارگزار را معمولاً بر مبنای اصول عمومی مسئولیت مدنی یا قواعد قراردادی تبیین می‌کنند (Shawcross & Beaumont, 2017). جایگاه کارگزار در سلسله‌مراتب حمل‌ونقل (تفکیک از متصدی و نماینده)

برای فهم دقیق مسئولیت کارگزار، باید جایگاه او در سلسله‌مراتب حمل‌ونقل روشن شود. متصدی حمل (Carrier) شخصی است که متعهد می‌شود کالا را از مبدأ به مقصد منتقل کند و در قبال آن مسئول مستقیم حمل است. نماینده یا دلال حمل‌ونقل نیز شخصی است که صرفاً نقش معرفی و تسهیل ارتباط میان صاحب کالا و متصدی را دارد، بدون آنکه تعهد حقوقی مستقلی بر عهده گیرد. کارگزار حمل‌ونقل هوایی در مقایسه با این دو، جایگاه میانی دارد: او نه به طور کامل متصدی است و نه صرفاً یک واسطه ساده. کارگزار ممکن است به نام خود بارنامه صادر کند، قرارداد حمل

نظام حقوقی ایران توانسته است همگام با تحولات بین‌المللی، مسئولیت کارگزاران حمل‌ونقل هوایی را به طور شفاف و عادلانه تنظیم کند یا خیر. در پاسخ به این پرسش، ابتدا مبانی نظری و حقوقی مسئولیت کارگزار بررسی می‌شود، سپس حدود و قلمرو مسئولیت آنان تبیین می‌گردد، و در ادامه چالش‌ها و تحولات موجود تحلیل خواهد شد. در نهایت، مقاله می‌کوشد با ارائه پیشنهادهایی برای اصلاح قوانین داخلی، زمینه را برای همگرایی هرچه بیشتر نظام حقوقی ایران با استانداردهای بین‌المللی فراهم سازد.

مواد و روش‌ها

در پژوهش حاضر از روش توصیفی تحلیلی و منابع کتابخانه‌ای جهت نگارش مقاله استفاده شده است.

مبانی نظری و حقوقی مسئولیت کارگزار حمل و نقل هوایی کالا

در این قسمت به تبیین مفهوم کارگزار حمل و نقل هوایی در حقوق ایران و اسناد بین‌المللی و همچنین جایگاه آن پرداخته خواهد شد.

تعریف و تبیین مفهوم «کارگزار حمل‌ونقل هوایی» در حقوق ایران و اسناد بین‌المللی

کارگزار حمل‌ونقل هوایی، یکی از عناصر کلیدی در زنجیره حمل کالا است که به عنوان واسطه‌ای میان صاحب کالا و متصدی حمل فعالیت می‌کند. در ادبیات حقوقی ایران، اصطلاح «کارگزار» غالباً با عناوینی چون «حق‌العمل‌کار»، «نماینده تجاری» یا «عامل» خلط می‌شود، در حالی که جایگاه او ویژگی‌های خاص خود را دارد. کارگزار حمل‌ونقل هوایی عموماً شخصی است که به نام خود، ولی به حساب دیگری (صاحب کالا) اقدام به انعقاد قرارداد با متصدی حمل می‌کند و در بسیاری موارد مسئول صدور بارنامه هوایی نیز هست (Clarke, 2021). در قوانین ایران تعریف صریح و مستقلی از «کارگزار حمل‌ونقل هوایی» ارائه نشده است.

ج) مقررات حمل و نقل هوایی داخلی: قانون هواپیمایی کشوری مصوب ۱۳۲۸ و آیین نامه های مربوط، بیشتر بر مسئولیت متصدی حمل تمرکز دارند و مقررات روشنی درباره کارگزار ارائه نمی کنند. بنابراین در این حوزه خلأ قانونی مشهود است و رویه قضایی ناگزیر از رجوع به قواعد عام مسئولیت یا استناد به عرف تجاری است.

مبانی حقوقی مسئولیت در اسناد بین المللی

در سطح بین المللی، دو سند اصلی مسئولیت در حمل و نقل هوایی کالا را تنظیم می کنند:

الف) کنوانسیون ورشو ۱۹۲۹ و پروتکل های اصلاحی: این کنوانسیون نخستین سند جامع در زمینه مسئولیت متصدیان حمل هوایی است. هرچند تعریفی از کارگزار ارائه نمی دهد، اما در عمل بسیاری از دادگاه ها مسئولیت کارگزار را بر مبنای قواعد عمومی قرارداد یا تقصیر تبیین کرده اند. در مواردی که کارگزار خود را به عنوان متصدی معرفی کرده باشد، دادگاه ها او را مشمول مقررات ورشو دانسته اند (Abeyratne, 2015).

ب) کنوانسیون مونترال ۱۹۹۹: این کنوانسیون که جایگزین نظام ورشو در بسیاری از کشورها شده، مقررات جامع تری در زمینه مسئولیت متصدیان حمل ارائه می کند. اگرچه باز هم تعریف مستقلی از کارگزار ندارد، اما دامنه مسئولیت را به اشخاصی که به عنوان «Carrier» ظاهر می شوند گسترش داده است. بنابراین، اگر کارگزار بارنامه را به نام خود صادر کند یا تعهد حمل را بر عهده گیرد، مشمول مقررات مونترال خواهد بود. این تحول نشان دهنده گذار از تفکیک صوری به بررسی واقعی نقش ایفا شده در قرارداد است (Scherer, 2021). در مجموع، می توان گفت که اسناد بین المللی گرچه صریحاً به کارگزار حمل و نقل هوایی اشاره نکرده اند، اما با توسعه دامنه مسئولیت متصدی و پذیرش اصل «ظاهر امر»، در عمل مسئولیت کارگزارانی را که در جایگاه متصدی ظاهر می شوند، همانند متصدیان اصلی دانسته اند. این امر

را منعقد سازد و حتی در برخی موارد نسبت به کالا تعهداتی مشابه متصدی داشته باشد، اما اصولاً خود مالک وسایل حمل نیست و عملیات فیزیکی جابجایی را انجام نمی دهد. به بیان دیگر، کارگزار از لحاظ حقوقی نزدیک به «حق العمل کار» در حقوق ایران است، با این تفاوت که وظایف گسترده تری دارد و در سطح بین المللی به عنوان یک بازیگر مستقل شناخته می شود (Dempsey, 2016). این جایگاه دوگانه موجب شده است که در بسیاری از دعاوی، تردید شود که آیا کارگزار باید همانند متصدی حمل مسئولیت کامل داشته باشد یا مسئولیت او صرفاً محدود به رعایت تعهدات قراردادی و دقت حرفه ای است. حقوق تطبیقی غالباً رویکردی بینابین اتخاذ کرده است؛ بدین معنا که اگر کارگزار خود را به عنوان متصدی معرفی کند یا بارنامه به نام خود صادر نماید، مسئولیت او همانند متصدی خواهد بود، اما اگر صرفاً نقش واسطه را ایفا کند، مسئولیت او محدودتر خواهد بود (Clarke, 2021).

مبانی حقوقی مسئولیت در حقوق ایران

در حقوق ایران، مسئولیت کارگزار حمل و نقل هوایی را می توان بر اساس چند منبع قانونی تحلیل کرد:

الف) قانون مدنی: قواعد عام مسئولیت مدنی در قانون مدنی (مواد ۳۲۸ به بعد) مقرر می دارد هرکس مال دیگری را تلف کند یا سبب تلف آن شود، ضامن است. این قاعده کلی می تواند در مواردی که کارگزار در اثر تقصیر یا قصور موجب ورود خسارت به کالا می شود، مبنای مسئولیت قرار گیرد.

ب) قانون تجارت: در این قانون، مواد ۳۵۷ تا ۳۷۶ درباره «حق العمل کار» مقرراتی دارد که می تواند بر کارگزار حمل و نقل هوایی قابل تطبیق باشد. مطابق این مواد، حق العمل کار موظف است در حدود اختیارات خود اقدام نماید و در برابر موکل خویش پاسخگو باشد. تخطی از وظایف موجب مسئولیت مدنی خواهد بود.

همچنین قواعد عام قانون مدنی (مواد ۳۲۸ و ۳۳۱) مقرر می‌کنند که هرکس سبب ورود ضرر به دیگری شود ضامن است، و این قاعده به‌خوبی قابل اعمال بر کارگزاران است (Katouzian, 2008). در سطح بین‌المللی، کنوانسیون مونترال ۱۹۹۹ مسئولیت متصدی حمل را نسبت به خسارت ناشی از تلف یا تأخیر کالا مقرر داشته است، اما کارگزار به‌طور مستقیم موضوع این مقررات نیست. باین‌حال، رویه بین‌المللی نشان داده است که اگر کارگزار بارنامه را به نام خود صادر کند یا خود را به‌عنوان متصدی معرفی نماید، مسئولیت وی همانند متصدی خواهد بود (Giemulla & Schmid, 2019). در چنین مواردی، کارگزار باید پاسخگوی هرگونه خسارت به کالا در طول حمل باشد، حتی اگر عملیات حمل توسط شرکت دیگری انجام شده باشد. بنابراین می‌توان گفت که در ایران مسئولیت کارگزار عمدتاً بر مبنای تقصیر و تخطی از وظایف قراردادی شکل می‌گیرد، در حالی که در سطح بین‌المللی، مسئولیت وی تابع ظاهر امر و نقش ایفا شده در قرارداد حمل است.

مسئولیت در قبال اسناد حمل (بارنامه هوایی و تعهدات ناشی از آن)

بارنامه هوایی یکی از اساسی‌ترین اسناد حمل در روابط تجاری است که علاوه بر جنبه اثباتی، تعهدات حقوقی مشخصی برای صادرکننده آن ایجاد می‌کند. در نظام حقوقی ایران، قانون هواپیمایی کشوری (ماده ۶۱ به بعد) به تنظیم مقررات بارنامه پرداخته است، اما مسئولیت مستقیم کارگزار در این خصوص صراحت ندارد. باین‌حال، اگر کارگزار به‌عنوان صادرکننده بارنامه اقدام کند، مسئول صحت مندرجات آن و نیز تحویل کالا مطابق شرایط قید شده خواهد بود (Safaei, 2012). در سطح بین‌المللی، کنوانسیون ورشو و سپس مونترال تأکید دارند که بارنامه باید شامل اطلاعاتی چون مبدأ، مقصد، ماهیت کالا و وزن باشد. اگر اطلاعات نادرست در بارنامه درج شود، صادرکننده آن در برابر

در راستای حمایت از صاحبان کالا و شفافیت در روابط قراردادی ارزیابی می‌شود (Shawcross & Beaumont, 2017).

بررسی مبانی نظری و حقوقی نشان می‌دهد که کارگزار حمل‌ونقل هوایی کالا در حقوق ایران با ابهامات جدی مواجه است؛ زیرا مقررات داخلی تعریف و جایگاه مستقلى برای او قائل نشده‌اند و بیشتر به قواعد عام مسئولیت مدنی یا مقررات مربوط به حق‌العمل‌کار ارجاع داده‌اند. در مقابل، نظام بین‌المللی هرچند تعریف مستقیمی ارائه نکرده، اما از رهگذر توسعه دامنه مسئولیت متصدیان و پذیرش نقش عملی کارگزاران، چارچوبی روشن‌تر ترسیم کرده است. این تفاوت موجب می‌شود که در دعاوی بین‌المللی، کارگزاران ایرانی با خطر مواجه شوند؛ چراکه در سطح بین‌المللی مسئول شناخته می‌شوند ولی در نظام داخلی فاقد حمایت‌های حقوقی کافی‌اند. از این‌رو، ضرورت اصلاح و تدوین مقررات خاص در حقوق ایران بیش از پیش احساس می‌شود.

حدود و قلمرو مسئولیت کارگزار حمل و نقل هوایی کالا

در این قسمت به تبیین قلمرو مسئولیت کارگزار حمل و نقل پرداخته خواهد شد.

مسئولیت ناشی از خسارت به کالا (تلف، نقصان، تأخیر)

یکی از مهم‌ترین مسائل در تعیین حدود مسئولیت کارگزار حمل‌ونقل هوایی، خسارات وارده به کالا در جریان حمل است. این خسارات می‌تواند شامل تلف کامل کالا، نقصان یا آسیب‌دیدگی آن، و همچنین تأخیر در تحویل باشد. در حقوق ایران، به دلیل فقدان مقررات خاص در زمینه کارگزار حمل‌ونقل هوایی، قواعد عام مسئولیت مدنی و مقررات مربوط به حق‌العمل‌کار مبنای تحلیل قرار می‌گیرند. مطابق ماده ۳۵۸ قانون تجارت، حق‌العمل‌کار در قبال موکل مسئول است چنانچه برخلاف دستور عمل کند یا از وظایف خود عدول نماید. بنابراین، اگر کارگزار در انتخاب متصدی حمل دچار تقصیر شود، یا در نظارت بر حمل کوتاهی کند، در برابر صاحب کالا مسئول خواهد بود.

(Giemulla & Schmid, 2019). در حقوق ایران چنین محدودیتی به صراحت وجود ندارد و همین امر تفاوتی بنیادین میان دو نظام ایجاد می‌کند.

تفاوت‌ها و شباهت‌ها در حقوق ایران و کنوانسیون‌ها

مقایسه تطبیقی نشان می‌دهد که شباهت‌ها و تفاوت‌های مهمی میان حقوق ایران و نظام کنوانسیون‌های بین‌المللی وجود دارد:

الف. شباهت‌ها: هر دو نظام امکان استناد به قوه قاهره، عیب ذاتی کالا و بسته‌بندی نامناسب را به عنوان عوامل رافع مسئولیت پذیرفته‌اند. همچنین در هر دو، مسئولیت صادرکننده بارنامه در قبال صحت مندرجات به رسمیت شناخته شده است.

ب. تفاوت‌ها: مهم‌ترین تفاوت، در وجود محدودیت قانونی مسئولیت است؛ در حالی که کنوانسیون‌ها سقف مشخصی را برای جبران خسارت تعیین کرده‌اند، حقوق ایران چنین محدودیتی ندارد و کارگزار در صورت مسئولیت باید کل خسارت وارده را جبران کند. تفاوت دیگر آن است که در کنوانسیون‌ها نقش واقعی کارگزار (ظاهر شدن به عنوان متصدی) ملاک تعیین مسئولیت است، اما در ایران بیشتر بر اساس تقصیر یا قصور او قضاوت می‌شود (Crawford & Forrest, 2008). این تفاوت‌ها سبب می‌شود که کارگزاران ایرانی در دعاوی بین‌المللی در معرض خطر مسئولیت‌های سنگین‌تری قرار گیرند؛ زیرا در فقدان محدودیت‌های قانونی مشابه، ممکن است مکلف به جبران خساراتی شوند که در نظام بین‌المللی با سقف مشخص قابل محاسبه است.

مسئولیت کارگزار حمل و نقل هوایی کالا دامنه‌ای گسترده دارد که از خسارت‌های مستقیم به کالا تا تنظیم اسناد حمل را در بر می‌گیرد. با این حال، این مسئولیت مطلق نیست و محدودیت‌ها و استثنائاتی نظیر فورس ماژور، عیب ذاتی کالا و قصور صاحب کالا در بسته‌بندی می‌تواند او را از ضمان رها سازد. مقایسه حقوق ایران و کنوانسیون‌های بین‌المللی نشان می‌دهد که در هر دو نظام، اصول

صاحب کالا یا متصدی مسئول خواهد بود (Crawford & Forrest, 2008). در اینجا کارگزار، به عنوان صادرکننده یا تنظیم‌کننده سند، مسئولیت مستقیم دارد. نکته قابل توجه این است که بارنامه نه تنها وسیله اثبات قرارداد است، بلکه به مثابه یک سند تجاری عمل می‌کند و نقش حیاتی در حقوق صاحبان کالا دارد. بنابراین هرگونه قصور کارگزار در درج اطلاعات صحیح، می‌تواند به مسئولیت مدنی و حتی کیفری منجر شود.

محدودیت‌های مسئولیت و استثنائات قانونی

مسئولیت کارگزاران حمل و نقل هوایی مطلق نیست و محدودیت‌ها و استثنائاتی بر آن حاکم است. مهم‌ترین موارد عبارتند از:

الف. فورس ماژور (قوه قاهره): در حقوق ایران، قوه قاهره یکی از موجبات معافیت از مسئولیت است (ماده ۲۲۹ قانون مدنی). اگر کارگزار بتواند اثبات کند که خسارت ناشی از شرایط غیرقابل پیش‌بینی و غیرقابل دفع بوده است، از مسئولیت رها می‌شود.

ب. عیب ذاتی کالا: هم در حقوق ایران و هم در کنوانسیون مونترال، اگر تلف یا نقصان ناشی از ماهیت ذاتی کالا باشد، مسئولیتی بر عهده کارگزار نخواهد بود (Czerny & Zhang, 2016). برای مثال، فسادپذیری کالاهای غذایی در طول حمل در شرایط عادی قابل انتساب به کارگزار نیست.

ج. بسته‌بندی نامناسب: اگر صاحب کالا در بسته‌بندی دچار قصور شده باشد و همین امر موجب خسارت گردد، کارگزار می‌تواند به این استثناء استناد کند. در حقوق ایران نیز مطابق اصول عام، اگر ورود خسارت ناشی از فعل متضرر باشد، ضمان بر عهده دیگری قرار نمی‌گیرد (Katouzian, 2008).

د. محدودیت‌های قانونی: کنوانسیون مونترال سقف مشخصی برای مسئولیت متصدی در قبال کالا تعیین کرده است (معمولاً بر مبنای واحد حق برداشت مخصوص SDR). اگر کارگزار در مقام متصدی ظاهر شود، از این محدودیت‌ها نیز بهره‌مند خواهد شد

مشکل دیگر، به بُعد اجرایی اثبات تقصیر یا قصور کارگزار مربوط می‌شود. در عمل، اثبات این که خسارت وارده ناشی از کوتاهی یا بی احتیاطی کارگزار بوده، برای صاحبان کالا دشوار است. پیچیدگی زنجیره حمل و نقل، تعدد طرف‌های دخیل و نبود اسناد کافی، موجب می‌شود بار اثبات بر دوش زیان‌دیده سنگین‌تر گردد (Dempsey, 2016). چالش‌های مرتبط با محدودیت‌های

مسئولیت و سقف جبران خسارت نیز از دیگر مشکلات اساسی است. هرچند کنوانسیون‌های بین‌المللی با هدف برقراری توازن میان منافع متصدیان و صاحبان کالا، محدودیت‌هایی برای میزان جبران خسارت پیش‌بینی کرده‌اند، این محدودیت‌ها در برخی موارد به زیان صاحبان کالا تمام می‌شود. در نتیجه، کارگزار یا متصدی می‌تواند با استناد به این سقف‌ها، از مسئولیت کامل خود شانه خالی کند (Shawcross & Beaumont, 2017).

افزون بر این، تحولات نوین در عرصه حمل و نقل هوایی، به‌ویژه دیجیتال‌سازی اسناد و گسترش حمل و نقل ترکیبی، خود چالش‌های جدیدی را برای نظام سنتی مسئولیت کارگزار ایجاد کرده است. اسناد دیجیتال هنوز در قوانین ایران جایگاه روشنی ندارند و همین امر موجب عدم قطعیت در پذیرش بارنامه‌های الکترونیکی در محاکم می‌شود (Yam & Chow, 2020). همچنین، در حمل و نقل ترکیبی که ترکیبی از حمل زمینی، دریایی و هوایی است، تعیین محدوده مسئولیت کارگزار به دلیل تداخل نظام‌های حقوقی مختلف با دشواری‌های فراوان همراه است. برآیند این چالش‌ها نشان می‌دهد که نظام حقوقی ایران نیازمند اصلاحات جدی در زمینه تعیین جایگاه حقوقی کارگزار، هماهنگ‌سازی با اسناد بین‌المللی، و تطبیق با تحولات فناورانه در حوزه حمل و نقل هوایی است.

تطبیق رویکرد حقوق ایران و کنوانسیون‌های بین‌المللی

در این قسمت به تبیین و بررسی تطبیقی کنوانسیون‌های بین‌المللی و حقوق ایران پرداخته خواهد شد.

کلی‌مشابهی پذیرفته شده است، اما تفاوت‌هایی اساسی در تعیین محدوده مسئولیت، نحوه اعمال محدودیت‌ها و معیارهای تشخیص آن وجود دارد. این تفاوت‌ها بیانگر نیاز مبرم حقوق ایران به اصلاح و همگرایی با نظام‌های بین‌المللی است تا از یک‌سو منافع صاحبان کالا تضمین گردد و از سوی دیگر، کارگزاران ایرانی در برابر مسئولیت‌های نامحدود قرار نگیرند.

چالش‌ها در نظام مسئولیت کارگزار حمل و نقل هوایی کالا

نظام حقوقی حاکم بر مسئولیت کارگزار حمل و نقل هوایی کالا، علی‌رغم پیشرفت‌های قابل توجه در عرصه بین‌المللی، همچنان با مجموعه‌ای از چالش‌های مفهومی، حقوقی و اجرایی مواجه است که مانع تحقق یک نظام منسجم و کارآمد در این حوزه می‌شود. نخستین چالش، به ابهام در تعیین جایگاه دقیق «کارگزار حمل و نقل» در حقوق ایران بازمی‌گردد. قوانین داخلی مانند قانون مدنی و قانون تجارت، به‌طور صریح و روشن به تفکیک میان کارگزار و متصدی یا نماینده نپرداخته‌اند. این ابهام موجب شده است که در دعاوی مربوط به حمل و نقل هوایی، دادگاه‌ها گاه کارگزار را همانند متصدی حمل و نقل تلقی کرده و او را مستقیماً مسئول بدانند، در حالی که نقش وی عمدتاً در حوزه واسطه‌گری و انعقاد قراردادها تعریف می‌شود (Maseeh & Madani, 2019). از سوی دیگر، تعارض میان مقررات داخلی و الزامات ناشی از اسناد بین‌المللی نیز به‌عنوان یک مانع جدی مطرح است. برای نمونه، در حالی که کنوانسیون مونترال ۱۹۹۹ چارچوبی نسبتاً شفاف برای حدود مسئولیت متصدی حمل و نقل هوایی ارائه داده، قوانین داخلی ایران همچنان از قواعد کلی قانون مدنی و تجارت پیروی می‌کنند که انعطاف لازم در برابر تعهدات بین‌المللی را ندارند (Clarke, 2021). این عدم هماهنگی می‌تواند در روابط بین‌المللی ایران، به‌ویژه در دعاوی فرامرزی، مشکلات جدی ایجاد کند.

نقاط اشتراک

در بررسی تطبیقی حقوق ایران و کنوانسیون‌های بین‌المللی، نخستین وجه اشتراک به اصل محدودیت مسئولیت کارگزار حمل‌ونقل بازمی‌گردد. در هر دو نظام حقوقی، مسئولیت کارگزار یا متصدی حمل‌ونقل در قبال کالا نامحدود نیست، بلکه تا میزان معینی که یا توسط قانون‌گذار داخلی یا توسط اسناد بین‌المللی مقرر شده، محدود می‌گردد. به عنوان نمونه، کنوانسیون ورشو (۱۹۲۹) و اصلاحات بعدی آن، همچون پروتکل لاهه (۱۹۵۵) و پروتکل گواتمالا (۱۹۷۱)، مسئولیت متصدی را از حیث مبلغ قابل مطالبه به میزان معینی از واحد پولی یا وزن کالا محدود ساخته‌اند (Shawcross & Beaumont, 2017). در حقوق ایران نیز اگرچه نص صریح در باب کارگزار کمتر به چشم می‌خورد، اما قواعد عام مسئولیت در قانون مدنی و قانون تجارت، به‌ویژه در باب تعهدات قراردادی، به همراه مقررات آیین‌نامه‌های حمل‌ونقل هوایی، مفهوم مشابهی از محدودیت مسئولیت را ارائه کرده‌اند (Ameli, 2015). وجه اشتراک دیگر، پذیرش استثنائات خاص است؛ بدین معنا که در صورت بروز شرایطی چون فورس مازور، عیب ذاتی کالا یا بسته‌بندی نامناسب، کارگزار یا متصدی از مسئولیت معاف خواهد بود. این قاعده هم در اسناد بین‌المللی (مانند ماده ۱۸ کنوانسیون مونترال ۱۹۹۹) و هم در مقررات داخلی ایران (مبتنی بر قواعد عمومی ضمان قهری و اصل «لا ضرر») قابل استناد است (Mendes de Leon, 2017).

نقاط افتراق

با وجود اشتراکات بنیادین، تفاوت‌های مهمی میان حقوق ایران و کنوانسیون‌های بین‌المللی دیده می‌شود. یکی از بارزترین موارد، به گستره شمول کارگزار حمل‌ونقل بازمی‌گردد. در کنوانسیون‌های ورشو و مونترال، تمرکز بر «متصدی حمل‌ونقل» است و «کارگزار» به‌صراحت تعریف نشده است، بلکه در قالب اشخاصی که در انجام حمل‌ونقل به نمایندگی از متصدی اقدام می‌کنند، تفسیر می‌گردد

(Giemulla & Schmid, 2019). در مقابل، در حقوق ایران،

تمایز میان «کارگزار»، «نماینده» و «متصدی» شفافیت کمتری دارد و همین امر سبب بروز ابهام در اعمال قواعد مسئولیت می‌شود (Rahnema, 2016).

تفاوت دیگر در بارنامه هوایی نمایان می‌شود. بر اساس کنوانسیون مونترال ۱۹۹۹، بارنامه یا سند حمل نقش مهمی در اثبات قرارداد، شرایط حمل و حدود مسئولیت دارد. این سند واجد آثار حقوقی الزام‌آور است و فقدان یا نقص آن می‌تواند بر مسئولیت متصدی و کارگزار تأثیر بگذارد (Clarke, 2021). در حقوق ایران، هرچند بارنامه هوایی در مقررات سازمان هواپیمایی کشوری و آیین‌نامه‌های مرتبط پیش‌بینی شده، اما جایگاه آن در سطح حقوقی و اثباتی به وضوح مقررات بین‌المللی نیست و بیشتر به عنوان یک سند تجاری-قراردادی تلقی می‌شود (Mirhosseini, 2018).

میزان انطباق مقررات ایران با کنوانسیون‌های ورشو و مونترال ایران در سال ۱۹۷۵ به کنوانسیون ورشو ملحق شد، اما تاکنون به کنوانسیون مونترال ۱۹۹۹ نپیوسته است. این وضعیت موجب شده مقررات ایران از یک سو با قواعد منسوخ یا قدیمی‌تر هم‌راستا باشد، و از سوی دیگر، با نظام‌های حقوقی پیشرفته‌تر که مونترال را مبنا قرار داده‌اند، فاصله پیدا کند (Dempsey, 2016). در عمل، برخی مقررات داخلی ایران با اصول کلی کنوانسیون ورشو همسو است، اما به دلیل عدم پیوستن به مونترال، بسیاری از تحولات نوین همچون دیجیتالی‌شدن اسناد حمل، توسعه حمل‌ونقل ترکیبی و افزایش سقف مسئولیت‌ها در نظام حقوقی ایران بازتاب نیافته است (Milde, 2016). به بیان دیگر، می‌توان گفت میزان انطباق مقررات ایران با کنوانسیون ورشو نسبتاً مطلوب است، اما در مقایسه با کنوانسیون مونترال، فاصله قابل توجهی وجود دارد که می‌تواند به تضادهای عملی در دعاوی بین‌المللی منجر شود.

کاستی‌ها و نیازهای اصلاحی در نظام حقوق ایران

باید به استثنائات معین استناد کند (Hoeks, 2010). این گذار در عمل غالباً از مسیر شرایط عمومی قراردادهای صنعت و برنامه‌های مشترک صنفی رقم خورده است: برای نمونه، در چارچوب‌های نوین همکاری بین شرکت‌های هواپیمایی و کارگزاران (مانند برنامه‌های مشترک IATA-FIATA)، برخی تعهدات «نتیجه‌محور» برای کارگزار پیش‌بینی شده که بار اثبات آزادسازی از مسئولیت را بر دوش او می‌گذارد (IATA, 2016). در چنین الگوهایی، معیار «مراقبت حرفه‌ای تقویت‌شده» به استاندارد مرجع بدل می‌شود و تنها در صورت احراز عوامل معافیت مشخص (قوه قاهره، عیب ذاتی، بسته‌بندی نامناسب) می‌توان از مسئولیت کاست (Hoeks, 2010).

تأثیر کنوانسیون مونترال بر رویه‌های ملی

هرچند کنوانسیون مونترال ۱۹۹۹ صراحتاً «کارگزار» را تعریف نمی‌کند، اما با گسترش دامنه شمول مسئولیت متصدی و اتکا به ظاهر امر، عملاً رویه‌های ملی را به سمت «تحلیل کارکردی نقش‌ها» سوق داده است: اگر کارگزار در مقام متصدی ظاهر شود—برای مثال، با صدور بارنامه به نام خود یا پذیرش تعهدات حمل—در بسیاری از نظام‌ها قواعد مونترال درباره حدود، سقف‌ها و معافیت‌ها بر او نیز اعمال می‌شود (ICAO, 2019). این اثر یکپارچه‌ساز باعث شده محاکم ملی، به جای تکیه صرف بر عنوان قراردادی، نقش واقعی ایفاشده را ملاک قرار دهند. از پیامدهای عملی این روند، نزدیک‌تر شدن سقف‌های جبران خسارت و مهلت‌های طرح دعوا به استانداردهای کنوانسیون است حتی در کشورهایی که هنوز به مونترال نپیوسته‌اند؛ زیرا شرکت‌های هوایی و کارگزاران برای همسویی با بازار جهانی، شروط قراردادی خود را با منطق مونترال تنظیم می‌کنند (ICAO, 2022).

نقش فناوری‌های نوین در کاهش اختلافات

تحول دیجیتال، چهره مسئولیت را تغییر داده است. بارنامه الکترونیکی (E-AWB) جایگزین تدریجی نسخه‌های کاغذی

تحلیل تطبیقی نشان می‌دهد نظام حقوقی ایران در زمینه مسئولیت کارگزار حمل‌ونقل هوایی کالا با چند کاستی اساسی مواجه است: الف. ابهام در تعریف و جایگاه کارگزار: قوانین ایران باید صراحتاً مفهوم و وظایف کارگزار را از متصدی و نماینده تفکیک کنند. ب. عدم انطباق با کنوانسیون مونترال: ایران نیازمند الحاق به کنوانسیون ۱۹۹۹ و بازنگری در مقررات داخلی بر اساس آن است. ج. فقدان مقررات شفاف درباره اسناد دیجیتال حمل: با تحول جهانی به سمت بارنامه‌های الکترونیکی، مقررات ایران همچنان بر بارنامه‌های سنتی متمرکز است. د. سقف‌های جبران خسارت ناکافی: در حالی که مونترال سقف‌های بالاتری را پیش‌بینی کرده، قوانین ایران همچنان به مبالغ محدود و کمتر کارآمد پایبند هستند (Abeyratne, 2015). در نتیجه، نظام مسئولیت در ایران نیازمند اصلاحات گسترده در جهت هماهنگ‌سازی با تحولات بین‌المللی، افزایش شفافیت حقوقی و ارتقای حمایت از ذی‌نفعان تجاری است.

تحولات و روندهای نوین در مسئولیت کارگزار حمل‌ونقل هوایی کالا

در این قسمت به تبیین تحولات و روندهای نوین پرداخته خواهد شد.

گذار از مسئولیت مبتنی بر تقصیر به سمت مسئولیت عینی در برخی نظام‌ها

رویکرد سنتی به مسئولیت کارگزار حمل‌ونقل هوایی بر «تقصیر» استوار بود: زیان‌دیده باید بی‌احتیاطی یا قصور حرفه‌ای کارگزار را اثبات می‌کرد. با پیچیده‌تر شدن زنجیره‌های تأمین و افزایش عدم‌تقارن اطلاعات، بخشی از نظام‌های حقوقی (و نیز رویه قراردادی صنعت) به تدریج به سمت الگوهای نزدیک‌تر به «مسئولیت عینی/سخت‌گیرانه» حرکت کرده‌اند؛ یعنی جایی که صرف وقوع خسارت در حیطه کنترل یا مدیریت عملی کارگزار، اصل مسئولیت را مفروض می‌کند و سپس کارگزار برای رهایی،

و رویه‌های دیجیتال، عرف تجاری فرامرزی را شکل می‌دهند (ICAO, 2022; ICC, 2020). نتیجه عملی برای مسئولیت کارگزار این است که محتوا و فرمت تعهدات او—از اعلامیه‌های امنیتی و خطرناک بودن کالا تا تطبیق داده‌های بارنامه—بیش از گذشته استاندارد و قابل‌ممیزی می‌شود. هرچه «استانداردهای داده‌ای و فرآیندی» یکدست‌تر شود، اختلافات بر سر «چه کسی، کی و کجا» کوتاهی کرده، کمتر و حل‌وفصل آنها سریع‌تر می‌شود. برای حقوق ایران، این روند دو پیام روشن دارد:

الف. حتی در فقدان الحاق به مونترال، فشار بازار و زنجیره‌های جهانی، همگرایی قراردادی را تحمیل می‌کند—شرکت‌ها به‌صورت پیشینی، شروطی مطابق استانداردهای جهانی می‌گنجانند.

ب. برای بهره‌مندی نظام‌مند از مزایای دیجیتال‌سازی و کاهش اختلافات، لازم است قواعد ماهوی و شکلی ایران، از پذیرش ادله و اسناد الکترونیکی با کارکرد معادل (MLETR) تا تعریف دقیق نقش کارگزار در کنار متصدی، به‌روز شود. در غیر این‌صورت، فاصله میان «واقعیت عملی صنعت» و «چارچوب حقوقی ملی» باقی می‌ماند و کارگزاران و صاحبان کالا، ناگزیر به تکیه بر حقوق خارجی یا داوری‌های بین‌المللی خواهند بود.

تحولات اخیر نشان می‌دهد محور مسئولیت کارگزار از «تقصیر اثبات‌محور» به سوی مسئولیت‌های نتیجه‌محور استاندارد شده حرکت می‌کند؛ کنوانسیون مونترال با تحلیل کارکردی نقش‌ها، رویه‌های ملی را همسو ساخته؛ فناوری‌های دیجیتال با ارتقای شفافیت داده‌ها، هم احتمال اختلاف را می‌کاهند و هم تخصیص ریسک را دقیق‌تر می‌کنند؛ و یکنواخت‌سازی بین‌المللی، بستر قراردادی و اثباتی لازم برای پذیرش این دگرگونی را فراهم می‌آورد. برای ایران، کلید ماجرا، اصلاحات همگرا است: الحاق/انطباق با استانداردهای بین‌المللی، نوسازی قواعد ادله

شده و خطاهای انسانی در ورود داده‌ها، دوگانگی نسخه‌ها و تأخیرهای اداری را کاهش می‌دهد. دستورالعمل‌ها و رویه‌های IATA نشان می‌دهد که E-AWB با استانداردسازی داده‌ها، قابلیت ردیابی و قابلیت اتکا را بالا می‌برد و به‌این‌ترتیب، در منازعات، تعیین منشأ خطا و تخصیص ریسک آسان‌تر می‌شود (IATA, 2023). از سوی دیگر، ردیابی دیجیتال (track & trace) با برچسب‌های هوشمند و اینترنت اشیا، دنباله رخدادها (event logs) را شفاف می‌کند؛ داده‌های زمانی و مکانی مستند، به محاکم و داوران کمک می‌کند که حلقه تقصیر یا قلمرو کنترل هر بازیگر را دقیق‌تر شناسایی کنند. این شفافیت، هم احتمال اختلاف را می‌کاهد و هم بار اثبات را عادلانه‌تر توزیع می‌کند (Un/Cefact, 2019).

گام بعدی، بلاک‌چین است: دفاترکل توزیع‌شده می‌توانند یک «نسخه واحد از حقیقت» برای اسناد حمل ایجاد کنند؛ تغییرناپذیری ثبت‌ها، ادعاهای بعدی درباره دست‌کاری یا جعل سند را بی‌اعتبار می‌کند و با قراردادهای هوشمند، اجرا و تسویه تعهدات را خودکار می‌سازد (Hackius & Petersen, 2017). بااین‌حال، بهره‌گیری حقوقی از این ظرفیت‌ها نیازمند همسویی قواعد اثبات و پذیرش ادله الکترونیک است؛ در اینجا قانون نمونه آنسیترال درباره اسناد قابل انتقال الکترونیکی (MLETR) نقش پیشران دارد و مبنای پذیرش کارکردی معادل «اصل سندیت» در محیط دیجیتال را فراهم می‌کند (UNCITRAL, 2017).

حرکت به سوی یکنواخت‌سازی مقررات بین‌المللی و تأثیر آن بر حقوق ایران

در سطح سیاست‌گذاری، روند غالب، هماهنگ‌سازی و یکنواخت‌سازی قواعد است: اسناد راهنمای ICAO (از جمله پیوست ۹ درباره تسهیل)، استانداردهای صنعتی IATA، و مدل‌های داده‌ای UN/CEFACT، به همراه اصلاحات اسناد بانکی برای اعتبارات اسنادی، اکوسیستمی می‌سازند که در آن اسناد

مسئولیت عینی یا حداقل استاندارد مراقبت حرفه‌ای تقویت شده، تعیین سقف‌های مشخص جبران خسارت مطابق کنوانسیون مونترال، و پذیرش و حمایت قانونی از اسناد دیجیتال مانند E-AWB باشد. چنین اصلاحاتی علاوه بر کاهش ابهامات، امکان اعمال استانداردهای یکنواخت و قابل پیش‌بینی را برای کلیه بازیگران فراهم می‌کند و به کاهش اختلافات و دعاوی پرهزینه منجر می‌شود.

همچنین، تجربه تطبیقی نشان می‌دهد کشورهایی که توانسته‌اند چارچوب‌های مسئولیت کارگزار را با کنوانسیون‌های بین‌المللی هماهنگ کنند، از مزایای عملی قابل توجهی برخوردار شده‌اند؛ از جمله کاهش دعاوی قضایی، تسهیل تجارت بین‌المللی و ارتقای اعتماد فعالان اقتصادی به سیستم حقوقی داخلی. بنابراین، حرکت ایران به سمت همگرایی با استانداردهای بین‌المللی نه تنها یک ضرورت قانونی بلکه یک الزامات اقتصادی و تجاری است. در نهایت، نتیجه‌گیری کلی این است که مسئولیت کارگزار حمل‌ونقل هوایی کالا، اگرچه در قوانین ایران به صورت جزئی و پراکنده پیش‌بینی شده، اما برای تضمین شفافیت، عدالت و قابلیت پیش‌بینی، نیازمند اصلاحات جامع، هماهنگ با رویه‌های بین‌المللی و سازگار با تحولات نوین دیجیتال و حمل‌ونقل ترکیبی است. این اصلاحات می‌تواند تضمین‌کننده منافع صاحبان کالا، کاهش اختلافات حقوقی و تقویت جایگاه ایران در تجارت هوایی بین‌المللی باشد.

مشارکت نویسندگان

در نگارش این مقاله تمامی نویسندگان نقش یکسانی ایفا کردند.

تعارض منافع

در انجام مطالعه حاضر، هیچ گونه تضاد منافی وجود ندارد.

EXTENDED ABSTRACT

Air cargo transport has become one of the essential infrastructures for international trade due to its role in ensuring speed,

الکترونیک، و تعریف صریح جایگاه و استانداردهای عملکردی کارگزار در زنجیره حمل‌ونقل هوایی.

نتیجه‌گیری

تحقیق حاضر نشان داد که مسئولیت کارگزار حمل‌ونقل هوایی کالا، به‌ویژه در پرتو حقوق ایران و کنوانسیون‌های بین‌المللی، حوزه‌ای پیچیده و چندلایه است که هم از منظر نظری و هم از منظر عملی با چالش‌های اساسی روبه‌روست. جمع‌بندی یافته‌ها بیانگر این است که در حقوق ایران، جایگاه حقوقی کارگزار به‌وضوح مشخص نشده و تمایز میان او، متصدی حمل‌ونقل و نماینده تجاری اغلب مبهم است. این ابهام موجب شده که در دعاوی مرتبط با خسارت کالا، مسئولیت کارگزار بر مبنای تحلیل قضایی و ارزیابی تقصیر یا کوتاهی وی تعیین شود، در حالی که در نظام‌های بین‌المللی، نقش واقعی ایفا شده توسط کارگزار و ظاهر امر در قرارداد حمل، معیار تعیین مسئولیت است. ارزیابی کارآمدی قواعد موجود در ایران نشان می‌دهد که علی‌رغم وجود برخی اصول محدودیت مسئولیت و استثنائات قانونی مانند فورس ماژور یا عیب ذاتی کالا، نظام حقوقی کشور به دلیل فقدان نص صریح درباره سقف جبران خسارت، نقش اسناد دیجیتال و جایگاه کارگزار در زنجیره حمل‌ونقل، در عمل کارآمدی کافی ندارد. این وضعیت باعث می‌شود که صاحبان کالا و کارگزاران در مواجهه با دعاوی بین‌المللی یا اختلافات فرامرزی با عدم قطعیت حقوقی روبه‌رو شوند و بار اثبات تقصیر و خسارت به‌طور ناعادلانه‌ای بر دوش طرفین قرار گیرد.

در پرتو این یافته‌ها، اصلاحات قانونی ضرورت می‌یابد تا نظام مسئولیت کارگزاران بهبود یابد و همگامی بیشتری با استانداردهای بین‌المللی پیدا کند. این اصلاحات می‌تواند شامل تعریف دقیق جایگاه کارگزار و تفکیک آن از متصدی و نماینده، پیش‌بینی reliability, and global reach, thereby facilitating the efficient circulation of goods and services across national borders. Within this framework, air cargo agents—commonly

known as intermediaries between carriers and shippers—perform a critical function by managing contracts, issuing air waybills, and coordinating logistical processes. However, their unique hybrid position creates uncertainty regarding their legal liability, which is neither fully equivalent to that of carriers nor as limited as that of simple brokers. Iranian law, relying heavily on general provisions of civil and commercial codes, does not provide a specific definition or codified scope for air cargo agents, resulting in significant ambiguity in practice. In contrast, international conventions such as the Warsaw Convention (1929) and the Montreal Convention (1999) have sought to harmonize rules governing liability and create balance between the rights of shippers and the limitations afforded to carriers and agents (Clarke, 2021; Dempsey, 2016). Still, notable discrepancies exist between Iranian law and international standards, particularly concerning liability allocation, evidentiary burdens, and recognition of emerging technologies such as electronic documentation (Scherer, 2021). This comparative divergence underscores the necessity of examining the evolving legal landscape of agent liability, both conceptually and practically, as globalization and technological innovation reshape the contours of air transport law (Abeyratne, 2019).

The theoretical underpinnings of air cargo agent liability derive from different legal traditions and instruments, yet in Iranian law the agent is often conflated with categories such as commercial representatives or commission agents, limiting the ability to distinguish their independent responsibilities. The Iranian Commercial Code refers primarily to commission agents who act in their own name but on behalf of another, which only partially captures the functions of modern air cargo agents, as they also undertake customs clearance, packaging, warehousing, and other

duties (Clarke, 2021). International practice, however, recognizes the freight forwarder as a distinct entity, often with obligations that expand when the agent issues documents under their own name. Courts in many jurisdictions have determined that if an agent presents themselves as a carrier or issues an air waybill in their own capacity, they may be held fully liable as a carrier under conventions (Shawcross & Beaumont, 2017). This principle reflects a shift from purely formal definitions toward a functional analysis of roles. Moreover, while Iranian law places the burden of proof primarily on the injured party, international regimes frequently incorporate presumptions of liability once loss, damage, or delay is demonstrated, subject to limited defenses (Katouzian, 2008). Such divergence produces practical risks for Iranian agents engaging in cross-border operations, as they may be held to higher standards internationally while lacking corresponding protections domestically (Giemulla & Schmid, 2019).

In terms of liability scope, agents may be responsible for losses relating to goods—including total loss, partial damage, or delay—as well as the accuracy of documentation such as air waybills. Under Iranian rules, responsibility is linked to negligence or breach of contractual duties, while civil law principles impose liability on anyone who causes harm through fault. In international conventions, the air waybill is treated as a legally binding document; inaccuracies in entries regarding weight, nature of goods, or destination can expose the issuer—whether a carrier or an agent—to direct liability (Crawford & Forrest, 2008; Safaei, 2012). Furthermore, exceptions such as force majeure, inherent defect of the goods, or inadequate packaging reduce or exclude liability, and while these defenses exist in both Iranian law and conventions, their application differs. Conventions establish specific monetary limits for recovery, typically

calculated per kilogram based on Special Drawing Rights (SDR), whereas Iranian law lacks explicit statutory caps, potentially exposing agents to unlimited liability (Czerny & Zhang, 2016). These variations complicate the position of Iranian agents in international disputes, as they face potential judgments exceeding the limits recognized under global norms. The disparity between unlimited domestic liability and capped international obligations necessitates reforms to harmonize standards and prevent unpredictability in cross-border claims (Ameli, 2015).

Despite gradual modernization, significant challenges remain within Iranian law regarding recognition of agents' responsibilities. The absence of explicit statutory recognition leads courts to inconsistent rulings, sometimes treating agents as full carriers and at other times as mere intermediaries (Maseeh & Madani, 2019). This inconsistency not only creates uncertainty for agents but also reduces trust in the contractual framework underpinning international trade. Another challenge lies in proving negligence: given the complexity of multimodal transport and the multitude of stakeholders involved, shippers often lack the necessary evidence to attribute fault to agents (Dempsey, 2016). Moreover, emerging trends such as the use of electronic air waybills (E-AWB) and blockchain-based documentation have not yet been incorporated into Iranian law, leaving courts without guidance on whether to accept digital records as equivalent to traditional paper-based instruments (Yam & Chow, 2020). In comparison, conventions and international organizations such as ICAO and IATA have moved toward recognizing digital documentation to increase transparency and efficiency (ICAO, 2022). Without adapting its legal framework, Iran risks creating a widening gap between domestic practice and global industry standards, which could

diminish its competitiveness in international aviation markets.

Reforms at the international level are also reshaping liability standards. Increasingly, there is a movement from fault-based liability to strict or objective liability in certain contractual frameworks, where agents may be presumed liable unless they can invoke recognized exceptions (Hoeks, 2010). Industry initiatives, including the IATA–FIATA program, have introduced contractual clauses that shift the burden of proof onto agents, thereby raising the standard of professional diligence required (IATA-FIATA, 2016). Simultaneously, technological developments such as electronic air waybills and advanced cargo tracking systems enhance transparency, reducing disputes by providing objective digital records of custody, timing, and movement of goods (IATA, 2023; Un/Cefact, 2019). Blockchain platforms add further certainty by creating immutable records that minimize risks of document fraud or alteration (Hackius & Petersen, 2017). Legal instruments like the UNCITRAL Model Law on Electronic Transferable Records (MLETR) have accelerated acceptance of digital documentation by equating electronic records with traditional negotiable instruments, providing functional equivalence under international trade law (UNCITRAL, 2017). Collectively, these developments represent a paradigm shift that requires national systems such as Iran's to adopt more comprehensive, technologically aligned frameworks to remain relevant in the international domain.

The comparative analysis reveals both convergence and divergence between Iranian law and international conventions. On the one hand, both systems recognize certain defenses such as force majeure, inherent defects, and improper packaging, thereby limiting liability under defined circumstances (Mendes de Leon, 2017). On the other hand, differences remain in the treatment of monetary limits, scope of

liability, and recognition of agents' independent status. While Iran has acceded to the Warsaw Convention, it has not yet joined the Montreal Convention, creating reliance on outdated standards that fail to address contemporary challenges like multimodal transport and digital documentation (Milde, 2016). Consequently, Iranian courts often resort to general principles of civil liability or commercial law, producing fragmented and unpredictable outcomes (Mirhosseini, 2018; Rahnema, 2016). The practical outcome is legal uncertainty that discourages foreign partners from engaging in contracts governed by Iranian law. For effective integration into the international system, Iran must reform its domestic framework to incorporate clearer definitions of agents, align liability rules with Montreal provisions, and codify recognition of electronic documentation consistent with global trends.

In conclusion, the study demonstrates that the liability of air cargo agents remains a complex and evolving field, shaped by the interaction of national legal systems, international conventions, and technological innovation. While Iranian law currently relies on fragmented and general provisions, international standards are moving toward more detailed, functionally driven, and technologically attuned frameworks. Without legislative reforms that harmonize domestic law with conventions and global practices, Iranian agents will remain vulnerable to uncertainty and excessive liability exposure, while shippers may face inadequate protection. Updating Iran's legal framework to reflect international standards would not only reduce legal conflicts but also strengthen trust in commercial transactions, encourage investment, and position the country more competitively in international air transport markets.

References

- Abeyratne, R. (2015). *Aviation law and policy in Asia: Smart regulation in liberalized markets*. Routledge.
- Abeyratne, R. (2019). *Aviation in the Digital Age*. Routledge. <https://doi.org/10.1007/978-3-030-48218-3>
- Ameli, S. (2015). *Air Law in Iran*. Majd Publications.
- Clarke, M. (2021). *Contracts of Carriage by Air*. Informa Law.
- Crawford, M., & Forrest, C. (2008). *International carriage of goods by air*. Routledge.
- Czerny, A., & Zhang, A. (2016). *Air transport and regional development policies*. Routledge.
- Dempsey, P. (2016). *Public International Air Law*. McGill University Press.
- Giemulla, E., & Schmid, R. (2019). *Montreal Convention: Commentary*. Kluwer Law International.
- Hackius, N., & Petersen, M. (2017). Blockchain in logistics and supply chain: Trick or treat? Proceedings of Hamburg International Conference of Logistics,
- Hoeks, M. (2010). *Multimodal Transport Law: The Law Applicable to the Multimodal Contract for the Carriage of Goods*. Kluwer Law International.
- IATA-FIATA. (2016). *IATA-FIATA Air Cargo Program (IFACP): Governance and Agency Framework*.
- IATA. (2023). *e-AWB Implementation Playbook (Digital Cargo)*.
- ICAO. (2019). *Report of the Legal Committee - 37th Session*.
- ICAO. (2022). *Annex 9 to the Chicago Convention: Facilitation (15th ed.)*.
- ICC. (2020). *Uniform Customs and Practice for Documentary Credits - Supplement for Electronic Presentations (eUCP 2.0)*.
- Katouzian, N. (2008). *The philosophy of civil liability*. Enteshar Co.
- Maseeh, H., & Madani, H. (2019). Liability issues in air cargo transportation under Iranian law. *Journal of Air Law and Policy*, 84(2), 321-347.
- Mendes de Leon, P. (2017). *Introduction to Air Law*. Wolters Kluwer.
- Milde, M. (2016). *International Air Law and ICAO*. Eleven International Publishing.
- Mirhosseini, M. (2018). *International Transport Law in Iran*. Jangal Publications.
- Rahnema, H. (2016). *Commercial Law of Iran*. Mizan Publications.
- Safaei, H. (2012). *Air transport law*. Mizan Legal Foundation.
- Scherer, M. (2021). *Digitalization in air cargo: Legal challenges and opportunities*. Springer.
- Shawcross, H., & Beaumont, K. (2017). *Air Law*. LexisNexis.
- Un/Cefact. (2019). *Multi-Modal Transport Reference Data Model (MMT RDM)*.

- UNCITRAL. (2017). *Model Law on Electronic Transferable Records (MLETR)*.
- Yam, C., & Chow, S. (2020). Electronic air waybills and liability issues in multimodal transport. *Transport Law Review*, 45(3), 215-238.