



مسئولیت و تعهدات متصدی حمل کالا در کنوانسیون‌های بین‌المللی حمل کالا در روش دریایی و تطبیق آن با حقوق موضوعه ایران

قسمت پایانی



محمدرضا ناصری، کارشناس ارشد حقوق تجارت بین‌الملل، وکیل پایه یک دادگستری

چکیده

پیچیدگی‌های حمل کالا در عرصه تجارت بین‌الملل و درگیر شدن سیستم‌های حقوقی مختلف در جریان این فرآیند، موجب آن گردیده که سازمان‌های بین‌المللی به منظور کاستن از دشواری و پیچیدگی‌های موجود و اختلافات ناشی از رویه‌های تجاری مختلف اقدام به تهیه و تنظیم رویه‌های تجاری مشخص و قوانین متحدالشکل در قالب کنوانسیون‌های بین‌المللی نمایند. در شماره پیشین در خصوص مسئولیت متصدی حمل کالا، وظایف و تعهدات متصدی حمل کالا در حمل دریایی، موارد عدم مسئولیت‌های متصدی حمل و نقل دریایی، مدت زمان یا دوره زمانی مسئولیت متصدی حمل، وظایف و تعهدات مالک کالا یا فرستنده کالا در حمل دریایی و تعهدات مالک یا فرمانده کشتی در قبال صاحبان کالا در حمل دریایی مطالبی ذکر شد، در این شماره به ادامه مباحث می‌پردازیم.



۸- بارنامه دریایی

بارنامه یکی از ارکان مهم در روش‌های حمل خصوصاً در حمل دریایی می‌باشد که از آن به عنوان ستون فقرات حمل و نقل یاد می‌شود. امروزه در حمل بین‌المللی کالا بارنامه به عنوان یک سند مهم حمل نقش اساسی ایفا می‌نماید. آنچه زیاد مورد توجه می‌باشد، نقش اساسی و حیاتی بارنامه در حمل بین‌المللی کالا در حمل دریایی می‌باشد و از بارنامه در این نوع شیوه حمل به عنوان سند مالکیت یاد شده است، در حالی که در بقیه روش‌های حمل (زمینی و هوایی) به عنوان راهنما استفاده شده است که گاه از پیچیدگی‌های لازم و مزیت‌هایی برخوردار است و قابل مقایسه با روش‌های دیگر حمل نمی‌باشد.

۸-۱- ماهیت بارنامه

منظور و هدف اصلی از بارنامه، آن است که مالک کالاهای مربوط را قادر می‌سازد که کالاها را به سرعت واگذار کنند، هرچند که کالاها نه در ید او، بلکه در ید متصدی حمل باشند. زمانی که کالاها در آب‌های بین‌المللی در جریان حمل از کشوری به کشوری دیگر می‌باشد، بارنامه از طریق پست هوایی برای خریدار ارسال شده و بدین ترتیب، خریدار مالک کالاها می‌گردد.

بارنامه‌ای که نمایانگر کالاهاست خریدار را قادر می‌سازد که کالاها را در بانک خود در کشور خودش به رهن بگذارد، یا آنها را به خریدار مجددی در کشور دیگر بفروشد. بارنامه ساخته و پرداخته عرف تجاری و یک نهاد نمونه و نوعی تجارت بین‌المللی است و استفاده از آن، در قرن شانزدهم آغاز شد.

«بارنامه‌ها ممکن است دارای قید و شرطی باشند، اگر صحت آن مورد اختلاف قرار گیرد، ممکن است مشکلاتی بروز کند؛ زیرا وقتی پرداخت به موجب اعتبار اسنادی صورت می‌پذیرد، اگر ارسال کننده به جای یک بارنامه بی‌قید و شرط، بارنامه‌ای مشروط ارائه نماید، احتمال دارد بانک ابلاغ کننده از تأمین مالی برای او خودداری ورزد. پیچیدگی‌های مزبور و طرق مناسب و غیرمناسب حل آنها، در جای خودش بحث و بررسی خواهد شد.

مشخصات کلیه بارنامه‌ها در اظهارنامه کل محموله کشتی درج می‌شود، اظهارنامه کل محموله باید حاوی مشخصات کامل کالا اعم از علائم، تعداد، کمیت و محتویات ارسال کننده به گیرنده باشد، به علاوه مشخصات مورد نیاز مقامات کنسولی کشوری که ترتیب حمل کالاها به آنجا داده می‌شود، اظهارنامه کل محموله کشتی به مقامات دریایی، بندری و گمرکی یا کنسولی ارائه می‌شود و حاوی جزئیات محموله کامل کشتی است.

اگر صادرکننده، کالاها را تحت یک اعتبار اسنادی بفروشد، قاعداً کلیه نسخه‌های بارنامه را همراه با سایر اسناد مورد نیاز به بانک ابلاغ کننده یا بانک تعیین شده تحویل می‌دهد و سپس بانک مزبور اسناد را از طریق پست هوایی برای بانک گشاینده اعتبار ارسال می‌دارد.

در مواردی که نسخه‌های متعدد یک بارنامه در اختیار اشخاص متفاوتی باشد، مالک کشتی یا ناخدای آن که به عنوان نماینده مالک کشتی عمل

می‌کند، می‌تواند محموله را به اولین شخصی که بارنامه را ارائه می‌کند، تحویل دهد، به شرطی که وی هیچ‌گونه اطلاعی از هیچ ادعای دیگری نسبت به کالاها یا هیچ‌گونه آگاهی از هر اوضاع و احوال دیگری که برانگیزنده شکی معقول نسبت به این امر باشد که ادعا کننده مورد نظر، فاقد هرگونه حقی نسبت به کالاهاست، نداشته باشد. اگر وی اطلاع یا آگاهی مزبور را داشته باشد باید با قبول شخصی مخاطره، آن کالاها را به مالک ذی‌حق تحویل دهد یا علیه شخص ثالث مزبور یعنی شخص غیر ذی‌حق، اقامه دعوا کند. وی حق ندارد بدون ارائه شدن بارنامه، تحویل به گیرنده‌ای را انجام دهد که نام وی در بارنامه ذکر شده است و اگر چنین کند، در حالی که به واقع گیرنده فاقد هرگونه حقی نسبت به کالاها باشد، خطر احتمالی آن بر عهده وی خواهد بود.

مسئولیت مالک کشتی نسبت به کالاها به هنگام رسیدن کشتی به بندر مقصد خاتمه نمی‌یابد، بلکه فقط پس از آن خاتمه می‌یابد که وی مطابق با مفاد قرارداد حمل، به نحو مدلل شده توسط بارنامه یا به نحو مقرر شده در قانون، کالاها را به شکل صحیحی به گیرنده تحویل داده باشد، اما تحویل ضرورتاً به معنای انتقال کالاها به ید واقعی گیرنده نیست، اغلب تحویل دادن کالاها به یک شرکت باراندازی یا انبار کردن مناسب کالا کافی است، به طور معمول، بارنامه‌ها حاوی مفاد مفصلی درباره روش‌های تحویل و خاتمه یافتن مسئولیت مالک کشتی هستند» (ربیعی، ۱۳۸۶: ۷۴ - ۷۶).



ارسال کننده نه فقط به طور فرعی تعهد می کند که کالاها باعث صدمه یا خسارت مادی نخواهند شد، بلکه تعهد می کند که کالاها را می توان بدون هرگونه تأخیر ناشی از محدودیت ها یا ممنوعیت های وارداتی، تخلیه کرد.

اگر ارسال کننده به طور صحیح و قانونی، مالک کشتی را از ماهیت کالاها مطلع سازد یا اگر مالک کشتی می داند یا باید بداند که کالاها خطرناک هستند یا اینکه ممکن است با تأخیر در تخلیه مواجه شود، ارسال کننده بر طبق آن شرط فرعی مسئول نخواهد بود.

طبق قوانین حمل تجاری ۱۸۹۴ تا ۱۹۸۸ مواد ۴۴۶ الی ۴۵۰ (کالاهای خطرناک) ارسال کننده به خاطر ارسال مواد منفجره، نفت یا صدور کالاهایی که تحت عنوان خطرناک درجه بندی شده اند، با کشتی های پادشاهی متحده یا کشوری دیگر، مسئول پرداخت جریمه است و همچنین اگر به موقع، به شکل صحیح و قانونی و به طور کتبی این مطلب را به مالک کشتی اعلام نکنند و به طور مشخص، ماهیت کالاها را بر روی بسته بندی ها نشانه گذاری نکنند، یا اینکه آگاهانه، کالاهای خطرناک را همراه با توصیف غیر صحیحی از آنها یا از ارسال کننده، ارسال دارد. علاوه بر این، ارسال کنندگان مکلف هستند که قبل از ارسال کالاها، متنی کتبی مبنی بر هویت کالاها و ماهیت خطر احتمالی که کالاها منشأ آن می شوند و سایر مشخصات تهیه کنند.^(۱)

ضمناً ماهیت خطر احتمالی و هویت کالاها باید به طور آشکار به وسیله برچسب ها یا شابلون های^(۲) مشخص و

از مهم ترین اسناد بین المللی که در خصوص بارنامه مورد بررسی و تجدیدنظر قرار گرفت، مقررات لاهه است که به موجب پروتکل بروکسل ۱۹۶۸ مورد تجدیدنظر قرار گرفت که به قواعد لاهه - ویزی معروف اند و به قانون حمل کالاها ۱۹۷۱ پیوست شده اند و بخشی از آن را تشکیل می دهند که از ۲۳ ژوئن ۱۹۷۷ به مورد اجرا گذاشته شد. قواعد لاهه - ویزی به طور اساسی و بنیادی به موجب «کنوانسیون سازمان ملل درباره حمل دریایی کالاها ۱۹۷۸» مورد بازنگری قرار گرفته و مقررات هامبورگ را پذیرش کرده است و به وسیله آنسیتال در یکی از کنفرانس های سازمان ملل در هامبورگ در تاریخ ۳۰ مارس ۱۹۷۸ به تصویب رسید و تا سال ۱۹۸۹ شانزده کشور مقررات مزبور را به تصویب رسانده یا به آن ملحق شده اند.

۸-۳- بارنامه حمل دریایی کالاها خطرناک

گاهی بارنامه های حمل، حاوی یک قید مشخص است که ارسال کننده را از ارسال کالاها یا خطرناک یا خسارت بار بر حذر می دارند؛ مثلاً در مورد ارسال کالاها یا خطرناک یا خسارت بار، به ارسال کنندگان اخطار می شود، برای اینکه با ارسال چنین کالاهایی، ممکن است مسئول کلیه خسارات متعاقب گردند و خود را مسئول جریمه هایی گردانند که به وسیله قانون تحمیل می شود، مسئولیت ارسال کننده، به خاطر خسارتی که توسط کالاها یا او به کشتی یا سایر محموله ها وارد می شود، ناشی از یک شرط فرعی ضمنی از سوی اوست، مبنی بر اینکه کالاها برای حمل عادی مناسب اند (بند ۶ ماده ۴).

از دیدگاه حقوقی، بارنامه عبارت است از: ۱- یک رسید دارای شکل صحیح و قانونی از سوی مالک کشتی، مبنی بر اعلام این امر که کالاهایی که بنا بر ادعای به عمل آمده، واجد نوع، کمیت و شرایط بیان شده هستند، توسط کشتی معینی به مقصد تعیین شده ای ارسال شده اند یا حداقل به منظور حمل، به ید مالک کشتی رسیده اند؛

۲- یک یادداشت درباره قرارداد حمل که با بیان جزئیات، تکرار کننده شروط قرارداد است که در واقع، قبل از امضای بارنامه، منعقد شده است؛

۳- یک سند مالکیت کالا که گیرنده کالاها را قادر می سازد با ظهر نویسی و تحویل بارنامه، کالاها را واگذار کند (اشمیتوف، ۱۳۷۸: ۸۵۹-۸۶۰).

۸-۲- قواعد بین المللی حاکم بر بارنامه

در حمل بین المللی کالا در همه روش های حمل و نقل یک سری قواعد و قوانین بین المللی در مورد اسناد حمل خصوصاً سند بارنامه حاکم می باشد که در برخی از روش های حمل یکسان و برخی دیگر از حیث شکلی و ماهوی متفاوت می باشد. لذا ذیلاً قواعد بین المللی حاکم بر بارنامه بررسی می گردد.

گرچه قیودی که در یک بارنامه به طور صحیح ارائه و امضا شده، از نظر حقوقی نمایانگر شروط موافقت نامه بین ارسال کننده و متصدی حمل هستند، اما ارسال کننده اختیار اعمال نظر اندکی برای مذاکره درباره این شروط دارد. شروط قراردادی که او منعقد می کند ممکن است یک شرط خاص در قرارداد حمل باشد، حتی اگر فقط به صورت شفاهی مورد توافق قرار گرفته باشد.

تمتایز، بر روی قسمت بیرونی و هر بسته محموله خطرناک نشانه گذاری شود. کوتاهی در رعایت این مقررات، منجر به خودداری از ارسال کالاها خواهد شد و فرستنده را مسئول پرداخت جریمه های سنگین خواهد ساخت.

کالاهایی که ماهیت آتش زاء انفجاری یا خطرناک دارند ممکن است بدون قبول مسئولیت از سوی متصدی حمل یا نماینده او، بی خطر گردند، اگر حمل کالاها مزبور بدون رضایت متصدی حمل صورت پذیرد، این حق را می توان در هر زمانی اعمال کرد. اگر کالاها با رضایت او حمل شوند، این حق را فقط هنگامی می توان اعمال کرد که کالاها، کشتی یا محموله آن را در معرض خطر احتمالی قرار دهند، آن هم در صورت وجود مسئولیت راجع به خسارت مشترک، در صورتی که چنین خسارتی موجود باشد (بند ۶ ماده ۴ کنوانسیون حمل محصولات خطرناک) (اشمیتوف، ۱۳۷۸: ۹۰۲-۹۰۳).

۸-۴- بارنامه به عنوان سند مالکیت کالا در حمل دریایی

همان طور که اشاره شد، منظور اصلی از بارنامه، توانا ساختن شخص مالک کالاها را موضوع بارنامه به واگذاری آنها در زمانی است که کالاها در جریان حمل هستند.

طبق عرف بازرگانی، در تصرف داشتن بارنامه از بسیاری از جنبه ها، معادل در تصرف داشتن کالاهاست^(۳) و انتقال بارنامه قاعدتاً دارای همان اثر تحویل خود کالاهاست. تا به امروز بارنامه نماد و نشانه یا کلیدی برای خود کالاها بوده است. با نگاه به بارنامه به عنوان سند مالکیت کالا ذکر دو نکته ضروری است.

اول اینکه انتقال بارنامه صرفاً اجرای یک انتقال نمادین تصرف کالاها تلقی می شود، اما ضرورتاً به معنای انتقال مالکیت آنها نیست. انتقال بارنامه، حقوقی را انتقال می دهد که طرفین قصد انتقال آنها را دارند، در موردی که گیرنده کالاها یا ذی نفع ظهنویسی بارنامه، نماینده ارسال کننده در بندر مقصد است، این امر آشکار است که طرفین، با انتقال بارنامه، فقط قصد دارند به هنگام رسیدن کالاها به مقصد، حق مطالبه تحویل کالاها از متصدی حمل را انتقال دهند، نه مالکیت کالاها را.

مطابق ماده ۵۱۶ قانون مدنی، مسئولیت متصدی، محدود به مسئولیت ناشی از فعل شخص متصدی حمل و نقل است و حال آنکه متصدی حمل در قانون تجارت، علاوه بر مسئولیت ناشی از افعال شخصی، مسئولیت ناشی از افعال کارکنان و اشخاص ثالث را نیز بر عهده دارد و در مواردی حتی بدون اینکه کوچکترین تقصیری از ناحیه متصدی حمل و نقل یا عوامالش سرزده باشد، مسئول است.

در موردی که انتقال گیرنده یا ذی نفع ظهنویسی، بانکی است که با به وثیقه گرفتن کالاها مذکور در بارنامه، پیش پرداختی را انجام می دهد، احتمال دارد که طرفین با انتقال بارنامه، قصد ایجاد یک حق دینی یا رهنی نسبت به کالاها را برای بانک داشته باشند، اما قصد انتقال مالکیت کالاها به بانک را نداشته

باشند. در رابطه بین فروشنده و خریدار، قواعد مرتبط با انتقال مالکیت که قبلاً بررسی شده است، اعمال می شود. در موردی که کالاها نامعین هستند، برای مثال هنگامی که آنها بخشی از یک محموله فله اند، قاعدتاً با انتقال بارنامه، مالکیت نمی تواند انتقال یابد. در موردی که کالاها معین هستند، این بستگی به قصد طرفین دارد که آیا مالکیت کالاها با انتقال بارنامه انتقال خواهد یافت یا نه. اغلب چنین موردی یعنی انتقال مالکیت همراه با انتقال بارنامه موجود خواهد بود، چراکه فروشنده در یک قرارداد مطمئن و همچنین اغلب در سایر انواع فروش های بین المللی، این قصد را خواهد داشت، اما می توان به یاد آورد که تنظیم یک بارنامه به نام خریدار، ضرورتاً کاشف از قصد فروشنده برای انتقال مالکیت به او نیست.

نکته دوم اینکه فقط شخص دارنده بارنامه، حق مطالبه تحویل کالاها را از متصدی حمل دارد. اگر متصدی حمل کالاها را به دارنده اولین نسخه بارنامه که به او ارائه شده تحویل دهد، هر چند که نسخه مزبور، نسخه ای از یک مجموعه چند برگی باشد، وی تحت حمایت قانون خواهد بود و نیازی نیست که مالکیت دارنده بارنامه را مورد بررسی قرار دهد یا در مورد مکان و موقعیت سایر نسخه های بارنامه بررسی و تحقیق کند. بارنامه، مشخصه خود به عنوان یک سند مالکیت را تا هنگامی حفظ می کند که قرارداد حمل دریایی به موجب تحویل شدن کالاها در مقابل بارنامه خاتمه یابد.^(۴)

متصدی حمل مسئول تحویل اشتباهی کالاها در مقابل بارنامه نیست، مگر اینکه از عیب موجود در مالکیت دارنده بارنامه



زنده در عرشه کشتی را منع کرده است که با توجه به پیشرفت تجارت بین‌الملل و برخی مشکلات پیش روی در حمل بین‌المللی کالا از طریق دریا، مورد تجدیدنظر کشورهای عضو قرار گرفته و این قانون به‌وسیله قانون مشابهی در سال ۱۹۷۱ بی‌اثر شد و مقررات جدیدی که طی کنفرانس ویزی مورد توافق واقع شد به آن اضافه گردید.

۹-۲- لاهه - ویزی

کنوانسیون لاهه یا (هاک - ویزی) سبب توسعه مقررات اولیه هاک یا لاهه گردید. حمل حیوانات زنده و کالا روی عرشه در صورتی مشمول این مقررات گردید که در بارنامه یا قرارداد حمل آن را صریحاً قید می‌نمودند.

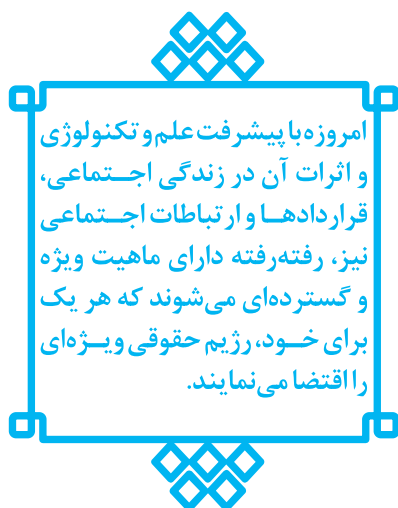
قانون هاک یا لاهه سال ۱۹۲۴ حمل حیوانات زنده و کالا روی عرشه کشتی را از این مقررات مستثنی کرده بود. ولی قانون ۱۹۷۱ هاک - ویزی این موارد را در صورتی مشمول مقررات می‌نمود که در بارنامه قید می‌گردید. قانون لاهه - ویزی از نظر تنظیم تا حدودی خواننده را سردرگم می‌نماید؛ زیرا قسمت اول آن شامل بخش‌ها و قسمت دوم آن مواد قانونی است.

از پیچیدگی دیگر این قانون ماده ۱۰ آن است که درباره معذوراتی است که به صاحبان کشتی امکان آن را می‌دهد تا برای فرار از زیر بار مسئولیت‌های واقعی خود به آن متوسل شوند (سرکیس حق وردی، ۱۳۶۷: ۴-۵).

۹-۳- کنوانسیون هامبورگ

کنوانسیون هامبورگ از قوانین اصلاح شده کنوانسیون لاهه - ویزی است و یکی دیگر از کنوانسیون‌های مطرح در امر مقررات حاکم بر حمل و نقل دریایی

گیرنده مذکور در آن فقط هنگامی که قادر به ارائه بارنامه است می‌تواند تحویل کالاها را از مالک کشتی مطالبه کند؛ اما ارزش عملی بزرگی که بارنامه، به‌عنوان وسیله‌ای برای قابل انتقال ساختن سریع کالاها در جریان حمل دارد، ناشی از ترکیب عرفی دو وجهه بارنامه است، یعنی شبه قابل انتقال بودن آن و کارکرد آن به‌عنوان یک سند مالکیت (اشمیتوف، ۱۳۷۸: ۹۰۴-۹۰۷).



۹-۴- اهمیت کنوانسیون‌های بین‌المللی حمل دریایی

انواع کنوانسیون‌های بین‌المللی حمل دریایی و اهداف تشکیل آنها به شرح مختصر اشاره می‌گردد.

۹-۱- کنوانسیون لاهه

در نتیجه یک کنفرانس بین‌المللی در «هاک» یک سری مقررات وضع شد و برحسب اتفاق وارد قانون حمل کالا از طریق دریا مصوب سال ۱۹۲۴ گردید. این قانون مبانی مسئولیت مدنی متصدی حمل را مفروض بر تقصیر دانسته است. این معاهده از بدو تصویب در حمل بین‌المللی دریایی نقش اساسی ایفا نموده است و حمل کالا و حیوانات

مطلع باشد. اگر متصدی حمل یا نماینده او کالاها را به شخصی تحویل دهد که دارنده بارنامه نیست، وی عمل مزبور را با قبول شخصی مخاطرات آن انجام می‌دهد. اگر شخص مزبور، مالک حقیقی نباشد، متصدی حمل به خاطر غصب کالاها، در مقابل مالک حقیقی مسئول خواهد بود. در عمل معمولاً متصدیان حمل با شدت تمام اصرار بر ارائه بارنامه می‌کنند، اما در موردی که بارنامه ارائه شده و هویت گیرنده کالاها مورد شک است یا در سایر موارد استثنایی،^(۵) گاهی آنها کالاها را در مقابل تعهدنامه‌های جبران خسارت که در برخی موارد باید توسط یک بانک فراهم گردد، تحویل می‌دهند.

ممکن است در مواقعی مالک کشتی یا متصدی حمل بدون ارائه بارنامه، کالاها را تحویل دهند، این کار با قبول شخصی، دارای مخاطراتی است که شخص مذکور انجام می‌دهد. قرارداد مبنی بر این است که در صورت ارائه بارنامه، کالاها به شخصی که بر طبق بارنامه مستحق آنهاست، تحویل گردد؛ ضمناً حتی مالک حقیقی کالاها، در صورتی که قادر به ارائه بارنامه نباشد نمی‌تواند کالاها را مطالبه کند.

در برخی از کشورهای خارجی، به‌ویژه در ونزوئلا و سایر کشورهای آمریکای جنوبی، گیرنده کالاها می‌تواند بدون ارائه عملی و واقعی بارنامه، محموله را تحویل بگیرد. کارکرد بارنامه به‌عنوان یک سند مالکیت، به لحاظ منطقی، از کیفیت آن به‌عنوان یک سند قابل انتقال مجزا است.^(۶) حتی بارنامه‌ای که به شکل قابل انتقال صادر نشده است، به‌عنوان یک سند مالکیت عمل می‌کند، چراکه



۹-۴- قانون هارتر

می‌باشد که با کوشش ارگان‌های وابسته به سازمان ملل متحد در ۳۱ مارس ۱۹۷۸ در هامبورگ به تصویب رسید. این کنوانسیون در راستای تکامل و ایجاد مسئولیت‌های بیشتر برای شرکت‌های حمل‌ونقل و وظایف آنها تصویب شده است. مفاد این کنوانسیون به پیشنهاد آنکتابد برحسب مطالعات و تحقیقات صورت گرفته که مبنای آن تحلیل اقتصادی و بارزگانی؛ قانون بارنامه و مقررات لاهه و شکایت‌ها و ادعاهای واصله، غیرعادلانه دانستن محدودیت مسئولیت متصدی حمل هنگام خسارت، دادن فرصت به متصدی حمل توسط مقررات لاهه برای مبری دانستن خود از مسئولیت، قائل شدن نقش برای کارگزاران و نهایتاً ملحوظ نمودن نظر کشورهای جهان سوم بوده است.

این کنوانسیون بر خلاف دو کنوانسیون قبلی (لاهی و ویزی) شامل مسئولیت محمولاتی که روی عرشه می‌باید حمل گردد و حیوانات زنده می‌باشد. محدوده زمانی مسئولیت متصدی حمل نه فقط از زمان بارگیری تا تخلیه کالا که در کنوانسیون‌های قبلی مشخص شده می‌باشد بلکه در زمان تحویل گرفتن تا تحویل دادن کالا مسئولیت به متصدی حمل تسری می‌یابد. در این کنوانسیون، مثل بقیه کنوانسیون‌های بین‌المللی اگر متصدی حمل بتواند ثابت کند که علیرغم پیش‌بینی‌های لازم در ارتباط با حمل و حوادثی خارج از اختیار وارده او، خسارتی به کالا وارد شده است مسئول نخواهد بود. حمل مرکب کالا در کنوانسیون هامبورگ پیش‌بینی شده است.

۹-۵- کنوانسیون یورک آنتورپ

«از مقرراتی که شخصاً جزو قوانین انگلستان نیست مقررات یورک آنتورپ می‌باشد. هرچند منشأ آن از لحاظ زمان به دوره کارتاژها برمی‌گردد. این مقررات ناظر بر طرز مشارکت طرفین ذی‌نفع در پرداخت هزینه‌های نجات کشتی و کالاهای در معرض خطر است. ناخدای کشتی ممکن است در وضع بحرانی مجبور شود برای جلوگیری از زیان بزرگتری، زیان‌هایی را به صورت عمدی ایجاد نماید. سهم زیان هر یک از افراد ذی‌نفع به تناسب ارزش نجات یافته خواهد بود. به‌عنوان مثال چنانچه ارزش کشتی یکصد میلیون ریال و ارزش کالا نیز همان مبلغ باشد کل ارزش نجات یافته برابر با ۲۰۰ میلیون خواهد بود.

مقررات یورک آنتورپ شامل مقرراتی است که اکثراً توسط صاحبان کشتی و فرستندگان کالا و بیمه‌گران ایجاد گردیده است و به‌واسطه موافقت‌نامه‌های بین‌المللی حکم قانون را به خود گرفته و برای طرفین لازم‌الاجرا است.

مقررات یورک آنتورپ مشخص می‌نماید چه کسی باید زیان‌هایی را که برای نجات کشتی و کالا از وضع بحرانی به‌صورت عمدی ایجاد گردد، جبران نماید» (سرکیس حق وردی، ۱۳۶۷: ۴-۵).

۹-۶- قانون روتردام

«کنوانسیون سازمان ملل متحد در مورد قراردادهای حمل بین‌المللی کالا به صورت کلی و یا جزئی از طریق دریا» مشهور به «مقررات روتردام» است.

پیش‌نویس مقررات روتردام در خلال بحث و مذاکرات بین دولت‌های عضو سازمان ملل متحد به مدت ۱۰ سال

قانون هارتر مجموعه‌ای از قوانین دریایی می‌باشد که جهت جلوگیری از سوءاستفاده صاحبان کشتی و حمل‌کنندگان دریایی می‌باشد. در قرن نوزدهم پیشرفت عظیمی در بازرگانی دریایی جهان به وجود آمد و موجب رونق حمل‌ونقل دریایی و کشتیرانی شد. رونق کار کشتی‌ها باعث شد که صاحبان کشتی‌ها آزادی عمل بیشتری در تنظیم شرایط حمل نسبت به صاحبان کالا داشته باشند و با گنجانیدن مواد معاف‌کننده در بارنامه‌ها خود را از مسئولیت‌ها مبرا می‌ساختند و حتی برخی نیز در موقعیت‌ها و شرایط خاص خسارت‌هایی که در اثر سهل‌انگاری خود آنها یا خدمه‌هایشان ایجاد می‌شد، با قید موادی در بارنامه از خود سلب مسئولیت می‌کردند و سرانجام بارنامه‌ها تبدیل به قراردادهایی شدند که توسط صاحبان کشتی و حمل‌کنندگان دریایی به صاحبان کالا تحمیل می‌شد. در چنین اوضاع و احوالی بود که کنگره آمریکا مجبور شد مانع سوءاستفاده صاحبان کشتی و حمل‌کنندگان دریایی از آزادی قرارداد شود و جهت این امر قانونی را تحت عنوان «قانون هارتر» در سال ۱۸۹۳ تصویب و با گنجانیدن موادی به اجرا درآورد و این موضوع تعادلی بین مسئولیت‌های صاحبان کالا و صاحبان کشتی یا حمل‌کنندگان دریایی به وجود می‌آورد، این قانون در واقع سنگ بنای کلیه قوانین بین‌المللی در ارتباط با حمل دریایی کالا در چارچوب بارنامه است.



زیان دیده است، در حالی که به موجب مواد ۳۸۸ و ۳۸۶ قانون تجارت، متصدی حمل و نقل به صرف اثبات خسارت و بدون اینکه نیازی به اثبات تقصیر او و یا عوامالش باشد، مسئول است، لذا ماده ۳۸۶ قانون تجارت، دو سبب برای برائت متصدی حمل و نقل در نظر گرفته است و این در حالی است که برخلاف قانون مدنی، بار اثبات عدم تقصیر بر عهده متصدی حمل می باشد و در صورت توفیق در اثبات یکی از آن دو سبب برائت، مسئولیت او منتفی خواهد بود.

۱-۲-۲- تفاوت از جهت حدود مسئولیت

مطابق ماده ۵۱۶ قانون مدنی، مسئولیت متصدی، محدود به مسئولیت ناشی از فعل شخص متصدی حمل و نقل است و حال آنکه متصدی حمل در قانون تجارت، علاوه بر مسئولیت ناشی از افعال شخصی، مسئولیت ناشی از افعال کارکنان و اشخاص ثالث را نیز بر عهده دارد و در مواردی حتی بدون اینکه کوچکترین تقصیری از ناحیه متصدی حمل و نقل یا عواملش سرزده باشد، مسئول است.

۱-۲-۳- تفاوت از جهت میزان خسارت قابل مطالبه

مطابق ماده ۵۱۶ قانون مدنی، خسارت قابل مطالبه، محدود به تلف یا ضایع شدن اشیایی است که برای حمل به متصدی حمل سپرده شده است، در حالی که مطابق مواد ۳۸۸ و ۳۸۶ قانون تجارت، قلمرو خسارت وسیع تر بوده و شامل خسارت مستقیم و بلا واسطه و خسارات غیرمستقیم از قبیل خسارت ناشی از تأخیر در تسلیم، نقص و خسارت بحری است (تقی زاده، ابراهیم، ۱۳۹۴: ۲۱۵ - ۲۱۶ و ۲۱۷).

و نگاهداری اشیایی که به آنها سپرده می شود، همان است که برای امانت داران مقرر است؛ بنابراین در صورت تفریط یا تعدی، مسئول تلف یا ضایع شدن اشیایی خواهند بود که برای حمل به آنها داده می شود و این مسئولیت از تاریخ تحویل اشیاء به آنان خواهد بود.

با گسترش روابط تجاری و اقتصادی و اهمیت روزافزون حمل و نقل در مبادلات بازرگانی، ضرورت تجدیدنظر در این بخش از مقررات نمایان شد. با تصویب قانون تجارت، تغییرات مهمی به قصد همراه کردن مقررات حمل و نقل با تحولات جاری، ایجاد شد.

مطابق ماده ۳۷۸ قانون تجارت، قرارداد حمل و نقل تابع مقررات وکالت می باشد. در ماده ۳۸۶ قانون مذکور اگر مال التجاره تلف یا گم شود، متصدی حمل و نقل مسئول قیمت آن خواهد بود، مگر اینکه ثابت نماید، تلف یا گم شدن مربوط به جنس خود مال التجاره یا مستند به تقصیر ارسال کننده و یا مرسل الیه و یا ناشی از تعلیماتی بوده که یکی از آنها داده اند و یا مربوط به حوادثی بوده که هیچ متصدی نمی توانست از آن جلوگیری نماید.

۱-۲-۱۰- تفاوت قوانین مدنی و تجارت در مورد قرارداد حمل کالا

۱-۲-۱۰- تفاوت از جهت مبنای مسئولیت

ماده ۵۱۶ قانون مدنی فقط حاوی نوعی مسئولیت مبتنی بر تقصیر به مفهوم قانون مدنی یعنی تعدی و تفریط است با این توضیح که تقصیر در مسئولیت مدنی به مراتب وسیع تر از مفهوم تقصیر در قانون مدنی است. همچنین در این نوع از مسئولیت، بار اثبات تقصیر بر عهده

در کمیسیون قوانین تجارت سازمان ملل متحد تهیه و تدوین گردیده و در دسامبر ۲۰۰۸ به تصویب مجمع عمومی سازمان ملل متحد رسید. پس از نهایی شدن طی مراسمی در سپتامبر ۲۰۰۹ در روتردام هلند تحت عنوان کنوانسیون قراردادهای حمل بین المللی کلی یا جزئی کالا از طریق دریا به امضاء تعدادی از نمایندگان کشورهای عضو رسید. کنوانسیون قرارداد حمل و نقل بین المللی کلی یا جزئی کالا از طریق دریا چهارمین مجموعه مقررات بین المللی دریایی است.

این مقررات به منظور تقنینی نمودن قرارداد حمل برای دو بخش حمل بین المللی دریایی کالا و حمل بین المللی چندوجهی کالا زمانی که شاخه دریایی داشته باشد، تدوین گردیده است.

۱۰- مسئولیت متصدی حمل کالا در قوانین موضوعه ایران

۱-۱۰- بررسی مسئولیت متصدی حمل و نقل در قوانین مدنی و تجارت

تا پیش از وضع قانون تجارت در سال ۱۳۱۱، قرارداد حمل و نقل تابع مقررات قانون مدنی بود، قانون مدنی بر اساس ماده ۵۱۳ قرارداد حمل و نقل را نوعی اجاره تلقی می کند. این ماده مقرر می دارد: اقسام عمده اجاره اشخاص از قرار ذیل است:

- ۱- اجاره خدمه و کارگران از هر قبیل؛
- ۲- اجاره متصدیان حمل و نقل، اشخاص یا مال التجاره، اعم از راه خشکی یا دریایی یا هوایی.

از سویی دیگر ماده ۵۱۶ این قانون در بیان تعهدات و تکالیف متصدیان حمل و نقل مقرر می دارد: تعهدات متصدیان حمل و نقل، اعم از اینکه از راه خشکی یا آب یا هوا باشد، برای حفاظت



۱۰-۳- مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل در قوانین مدنی و تجارت ایران و حقوق دریایی ایران

مطابق ماده ۵۱۶ قانون مدنی، متصدی حمل امین محسوب می‌شود و تعهد او در حفظ و نگهداری اشیایی که به او سپرده می‌شود، تعهد به وسیله است؛ بنابراین مسئولیت وی مبتنی بر تقصیر است و برای مسئول شناخته شدن وی باید تقصیر او توسط زیان‌دیده به اثبات برسد؛ اما این حالت تنها در مورد تعهد به حفظ و نگهداری است و با عنایت به سکوت قانون‌گذار در مورد سایر تعهدات وی، باید گفت که تعهد متصدی حمل در جابه‌جایی کالا از مبدأ تا مقصد و تحویل آن در مقصد، تعهد به نتیجه است و تنها اثبات قوه قاهره می‌تواند متصدی را از زیر بار مسئولیت رها کند. در مورد تعهد به تحویل به موقع کالا نیز، همین امر صادق است.

مبنای مسئولیت متصدی حمل در ماده ۳۸۶ قانون تجارت، فرض تقصیر قراردادی است؛ زیرا تعهد متصدی حمل در سالم رساندن کالا به مقصد، تعهد به نتیجه است که به صورت ضمنی در مفاد قرارداد مطرح است؛ بنابراین متصدی حمل تنها با اثبات عامل خارجی از مسئولیت رها می‌شود. مبنای مسئولیت متصدی حمل در قانون دریایی ایران نیز فرض مسئولیت است؛ زیرا متصدی حمل مطابق بند ۱ ماده ۵۵، ابتدائاً باید قابلیت دریانوردی کشتی را به اثبات برساند و بعد از آن نیز مطابق بند ۲ همین ماده باید یکی از عوامل معاف‌کننده ذکر شده در این بند را اثبات کند؛ فلذا اثبات بی‌تقصیری کفایت نمی‌کند.

۱۱- برخورد قانون مدنی و تجارت در مورد حقوق و تکالیف متصدی حمل کالا

بحث قرارداد حمل و نقل از مباحث کاربردی و مورد ابتلا به ویژه در جوامع امروز است. حقوق و تکالیف متصدی حمل و نقل حسب قانون حاکم بر قرارداد حمل و نقل تعیین می‌شود. با این وصف وظیفه اصلی کلی متصدیان، انتقال صحیح کالا و مسافر از مبدأ تا مقصد در مدت حمل است. متصدی حمل مسئول خسارات وارده بر اشیاء و اشخاص در مدت مذکور است، مگر آنکه بتواند یکی از جهات معافیت از مسئولیت را، حسب قانون حاکم، به اثبات برساند. در دوران ما قراردادهای حمل و نقل تحت حاکمیت رژیم واحدی قرار ندارند، برحسب اینکه حمل و نقل دریایی است یا هوایی و یا زمینی، مقررات مربوط به آن متفاوت است. امروزه با پیشرفت علم و تکنولوژی و اثرات آن در زندگی اجتماعی، قراردادها و ارتباطات اجتماعی نیز، رفته‌رفته دارای ماهیت ویژه و گسترده‌ای می‌شوند که هر یک برای خود، رژیم حقوقی ویژه‌ای را اقتضا می‌نمایند. در این مقاله، یکی از قراردادهای رایج و روزمره که ارتباط زیادی با پیشرفت علم و تکنولوژی دارد از جهت برخورد میان قانون مدنی و تجارت و همچنین تعیین ماهیت، آثار و مسئولیت متصدی آن، در قوانین مذکور بررسی می‌شود. در این راه علی‌رغم اینکه جنبه‌هایی از عقود مختلف نظیر وکالت، اجاره و سایر عقود، در آن مشاهده می‌شود، درمی‌یابیم که برای درک بهتر این عقد لازم و کافی نیست که آن را فقط از جهت یا دیدگاه عقود معین و همیشگی قانون مدنی مطالعه کنیم، زیرا هر چقدر که در انطباق قالب یکی از عقود مذکور بر قرارداد حمل و نقل اصرار

داشته باشیم، باز می‌بینیم که سؤالاتی مطرح می‌شود که ماهیت این قراردادها از پاسخگویی به آنها عاجز هستند. به همین دلیل بهترین و علمی‌ترین راه را در این می‌بینیم که برای این قرارداد، در حقوق ایران، ماهیت مخصوص به خود قائل شده و آن را یکی از عقود معین ساخته و پرداخته شد عصر حاضر دانست.

۱۲- مقایسه اجمالی مبنای مسئولیت متصدی حمل از حیث کنوانسیون ۱۹۸۰ سازمان ملل با قوانین موضوعه ایران

مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل در کنوانسیون ۱۹۸۰ سازمان ملل متحد در مورد حمل و نقل ترکیبی بین‌المللی کالا و حقوق ایران بررسی و مقایسه شده است. ابتدا معلوم گردیده که در مقررات حقوق ایران و همچنین کنوانسیون حمل و نقل ترکیبی بین‌المللی، مبنای این مسئولیت، تقصیر متصدی حمل و نقل است. در هر دو مقررات موضوع بررسی، لازم نیست زیان‌دیده تقصیر متصدی حمل را ثابت کند، بلکه اگر مدعی زیان بتواند موضوع ضرر را ثابت کند؛ تقصیر متصدی حمل و نقل در وقوع ضرر به عنوان فرض قانونی، مفروض و در نتیجه، مسئولیت وی در جبران ضرر ثابت می‌باشد و برای اثبات عدم مسئولیت، متصدی حمل و نقل باید معافیت خود را اثبات کند. در ادامه، ماهیت حقوقی تعهد متصدی حمل و نقل مبنی بر سالم رساندن کالا بررسی شده و معلوم گردیده که در مقررات داخلی حقوق ایران، این تعهد از نوع تعهد به نتیجه است، حال آنکه در مقررات کنوانسیون حمل و نقل ترکیبی بین‌المللی کالا، تعهد مذکور تعهد به وسیله است. نتایج عملی این تفاوت، هنگام اثبات معافیت از مسئولیت متصدی حمل و نقل آشکار می‌شود.



برآمد

بر اساس بررسی و مطالعاتی که در این مقاله انجام شده است در کنوانسیون‌های بین‌المللی حمل کالا و تطبیق آن با قوانین موضوعه ایران مشخص می‌گردد:

۱- آثار مترتب از حیث ماهیت موضوع در خصوص مسئولیت متصدی حمل کالا در حقوق و قوانین مدنی و تجارت کمی متفاوت می‌باشد، مسئولیت متصدی حمل و نقل در نظام قانون مدنی که در قالب عقد اجاره بیان شده است به مانند امین است و تنها زمانی که او مرتکب تقصیر شود مسئول خواهد بود، ولی در نظام قانون تجارت اصل بر مسئولیت متصدی حمل و نقل است و تنها زمانی که او با یک حادثه غیرقابل پیش‌بینی و دفع روبرو باشد (حادثه فورس ماژور) مسئولیت او زائل است؛ و همچنین در نظام قانون دریایی، مسئولیت متصدی حمل و نقل مفروض دانسته شده است، ولی اثبات خلاف آن، با رعایت احتیاطات متعارفی که در امثال این‌گونه موارد ضرورت دارد امکان‌پذیر است.

۲- مسئولیت متصدی حمل کالا در قبال خسارات وارده به کالا یا تأخیر در رساندن آن است و همچنین در قبال اقدامات نمایندگان و کارکنانش در قبال خسارت وارده مسئولیت دارد مگر اینکه عدم تقصیر خود و نمایندگانش را به اثبات برساند.

۳- موارد عوامل فورس ماژور به عبارتی طبق مقررات بین‌المللی متصدی حمل در قبال از میان رفتن یا آسیب دیدن کالای ناشی از حوادثی که مربوط به عوامل خارجی بوده از حوزه مسئولیت متصدی حمل بیرون است و متصدی حمل هیچ تعهد یا مسئولیتی ندارد و مبرا از مسئولیت می‌باشد.

۴- فرستنده کالا نیز در قبال متصدیان حمل در روش‌های حمل کالا مسئولیت دارد؛ یعنی اینکه فرستنده یا صاحب کالا بایستی اطلاعات درست و دقیق در مورد محموله و اسناد و مدارک لازم را در اختیار متصدی حمل قرار دهد. در صورت ورود خسارت، اگر متصدی حمل تقصیر فرستنده کالا را اثبات نماید، فرستنده کالا باید خسارت وارده را جبران نماید.

۵- با توجه به این توضیحات می‌توان گفت علاوه بر تعهدات و مسئولیت متصدی حمل، موارد عدم مسئولیت نیز در تمامی قواعد و مقررات بین‌المللی و قوانین موضوعه برخی کشورها از جمله قوانین کشور ما وجود دارد.

پی‌نوشت‌ها

۱- (مقررات حمل تجاری کالاهای خطرناک، (۱۹۸۱) اصلاح شده، این مقررات بر طبق ماده ۲۳ قانون حمل تجاری (کنوانسیون امنیت) (۱۹۴۹) و بند ۱ ماده ۴۷ قانون حمل تجاری ۱۹۷۹، ایجاد شده‌اند. حمل کالاهای خطرناک یا خسارت‌بار موضوع مجموعه مقررات آی. ام. دی. جی. (کالاهای خطرناک تجارت بین‌المللی) منتشر شده توسط سازمان تجارت دریایی بین‌المللی در سال ۱۹۹۰ و ...)

2 - stencils

۳- دارنده بارنامه متصرف حکمی آنهاست و تصرف عملی تا زمانی که مسئولیت کالاها بر عهده متصدی حمل کالا است، با اوست.

۴- بارنامه، مشخصه خود به عنوان سند مالکیت را از طرفین «بی‌ثمر شدن ناشی از گذشت زمان» یعنی به دلیل عدم ارائه فوری آن به محض رسیدن کشتی به مقصد، از دست نمی‌دهد.

۵- در تجارت نفت، گاهی قبل از اینکه بارنامه‌ها در دست آخرین شخص ذی‌نفع ظهورنویسی بارنامه باشد کالاها به مقصد می‌رسند، علت این امر آن است که بارنامه‌ها در قراردادهای رشته‌ای معامله می‌شوند. در این موارد، متصدی حمل

می‌تواند در مقابل تعهدنامه بانکی جبران خسارت، کالاها را در اختیار قرار دهد، اما خطر احتمالی این کار را خودش بر عهده می‌گیرد.

۶- کیفیت بارنامه به عنوان یک سند مالکیت، ناشی از عرف تجارت است و اولین بار توسط دادگاه‌ها در دعوای لیک بارو علیه میسن ۱۷۹۴ مورد شناسایی قرار گرفت. ویژگی بارنامه به عنوان یک سند شبه قابل انتقال از قانون بارنامه (۱۸۵۵) استنتاج شد.

فهرست منابع

۱- اشمیتوف، کلابوم، حقوق تجارت بین‌الملل، جلد ۲، برگردان بهروز اخلاقی و همکاران، انتشارات سمت، چاپ ۴، ۱۳۷۸

۲- تقی زاده، ابراهیم، حقوق حمل و نقل دریایی، انتشارات مجد، ۱۳۹۴

۳- حق وردی، سرکیس، «نکاتی درباره مقررات حمل و نقل دریایی»، پژوهش‌نامه بیمه بهار، شماره ۹، ۱۳۶۷

۴- ربیعی، فرانک، حقوق حمل و نقل زمینی، هوایی، دریایی، چاپ نشاط، نشر تهران: آریان، ۱۳۸۶

۵- محمد زاده وادقانی، علی‌رضا، «مسئولیت و حقوق عامل حمل و نقل مرکب در معاهده ژنو ۱۹۸۰»، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی، شماره ۵۰، ۱۳۷۹