



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

قسمت اول



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. این پژوهش به دنبال بررسی و تطبیق مسئولیت‌ها و تعهدات متصدیان حمل کالا در کنوانسیون‌های بین‌المللی حمل کالا به روش دریایی با قوانین موضوعه ایران است؛ بدین منظور پس از مرور مفاهیم اساسی در این زمینه و بررسی ابعاد حقوقی کنوانسیون‌های بین‌المللی حمل کالا به روش دریایی به لحاظ سوابق و پیشینه، دامنه و قلمرو اجرایی آن، حقوق، تعهدات و حدود مسئولیت متصدیان حمل کالا در روش دریایی حمل کالا به صورت تک نوعی و ترکیبی در کنوانسیون‌های بین‌الملل را مورد کنکاش و مقایسه قرار دادیم. به طور خلاصه این تحقیق نشان می‌دهد که یافتن مبنای مسئولیت متصدی حمل، حدود و میزان غرامت، نحوه اقامه دعوی از سوی زیان‌دیده و صلاحیت رسیدگی محاکم بین‌المللی در خصوص شکایت‌ها و موضوع مرور زمان در روش حمل دریایی از جمله مواردی است که با حقوق موضوعه ایران مورد مذاقه و بررسی‌های اجمالی قرار گرفته است.

واژگان کلیدی: کنوانسیون‌های حمل‌ونقل کالا، شیوه‌های حمل کالا، مسئولیت متصدی حمل، بازرگانی بین‌الملل، حقوق تجارت بین‌الملل



درآمد

ایجاد سیستم حمل و نقل کامل، منظم، گسترده و کارآمد از نیازهای مهم کشورهاست. امروزه کشورهایی از لحاظ اقتصادی، سیاسی، فرهنگی رشد یافته یا عملاً در حال رشدند که از یک سیستم کامل حمل و نقل برخوردار باشند.

حمل و نقل کارآمد به طور یقین باعث افزایش تجارت بین المللی خواهد شد. پارامترهای مؤثر بر چنین حمل و نقلی متأثر از مقررات و ضوابط حاکم بر حمل و نقل و حاکم بر خدمات جانبی آن است.

حمل و نقل را می توان به عنوان ابزار اصلی توسعه تجارت بین المللی و تأمین نیازهای گوناگون فعالان اقتصادی معرفی نمود.

جامعه ما جامعه ای است که قراردادهای بین المللی زیادی در آن وجود دارد که از جمله آن قراردادهای بین المللی حمل و نقل است. با توجه به اصل آزادی اراده، تجار بر اساس نیازها و توانمندی هایشان در هر قرارداد ضوابط و شرایط متفاوتی را تعیین می نمایند، در نتیجه هر قرارداد از نظر تعهدات طرفین با دیگر قراردادها تفاوت هایی دارند. قواعد حاکم بر قرارداد حمل بین المللی با قواعد حاکم بر حمل و نقل داخلی تفاوت دارد. هر چند هر دو مشمول حقوق خصوصی اند، اما ورود مؤلفه های بین المللی به قراردادهای حمل بین المللی باعث گردیده است برخی اصول و قواعد و هنجارها از محیط خارج وارد این موضوع شود. اگر قرارداد حمل و نقل جنبه بین المللی داشته باشد مشمول مقررات و

کنوانسیون های بین المللی خواهد بود. حمل و نقل انواع مختلفی دارد، دریایی، زمینی، ریلی و هوایی که هر یک مشمول قوانین و مقررات خاصی است. همان طوری که از تاریخچه حمل و نقل روشن است، حمل به صورت دریایی قدمتی دیرینه داشته و رایج ترین نوع حمل و نقل در تجارت بین الملل به شمار می رود. سایر شیوه های حمل متأثر از حمل و نقل دریایی است. اولین قوانین حمل و نقل بین المللی کالا در کشورها با حمل و نقل دریایی آغاز شده است. حمل و نقل دریایی در جابجایی کالاها در تجارت بین الملل، سهم عمده ای دارد. بدین ترتیب شکی نیست که حمل و نقل دریایی بخشی جدانشدنی از تجارت بین الملل است. قرارداد حمل و نقل بین المللی کالا از طریق دریا مشمول کنوانسیون های بین المللی متعددی است که به علت تأثیرگذاری عملی کشورهای زیادی به آنها ملحق شده اند. مهم ترین کنوانسیون های بین المللی راجع به حمل و نقل دریایی، کنوانسیون های لاهه، ویزی و کنوانسیون هامبورگ می باشند که به منظور یکسان سازی یکنواختی و ایجاد رویه های تجاری بین المللی در قوانین دریایی منعقد شده اند.

۱- پیشینه و تحولات به وجود آمده در معاهدات بین المللی حمل کالا در روش دریایی

از مهم ترین مباحث حقوق دریایی، حمل و نقل دریایی است و در این بخش، اصلی ترین نکته مسئولیت متصدی حمل و نقل در معاهدات بین المللی است. معاهده لاهه از

قدیمی ترین قواعد حاکم در حمل بین المللی کالا از روش دریایی است و قواعد هامبورگ مصوب ۱۹۷۸ از جدیدترین آنها است.

قواعد حاکم بر حمل و نقل بین المللی کالا از طریق دریا برای اولین بار تحت عنوان قواعد لاهه در سال ۱۹۲۴ در بروکسل به تصویب رسید. در تاریخ حمل و نقل، تصویب این معاهده نقطه عطفی در خاتمه بخشیدن به اجحافات است که از طرف متصدیان حمل و نقل به صاحبان کالا وارد می شد. پیش از این متصدیان حمل در سالم رسانیدن کالا به مقصد به اشکال مختلف از خود سلب مسئولیت می کردند. از افتخارات این معاهده همین بس که به موجب آن برای اولین بار، نه تنها سلب مسئولیت متصدی در انجام وظیفه خود که حفظ و نگهداری و رسانیدن سالم کالا به مقصد است، منتفی اعلام شد، بلکه موارد عدم مسئولیت او نیز به طور معین مشخص گردید. استقبال خوب کشورها از این معاهده موجب شد که طی چندین دهه این قواعد در زمینه حمل دریایی حاکم مطلق شود. برخی از کشورها با تصویب و الحاق به معاهده لاهه و بعضی دیگر با وضع قانون مطابق معاهده از آن بهره مند شدند.

با توجه به تحولاتی که بر اثر پیشرفت های حمل و نقل دریایی طی چند دهه گذشته صورت گرفت، قواعد لاهه پاسخگوی مشکلات ناشی از حمل دریایی کالا نبود و تصمیم بر اصلاح این قواعد گرفته شد که نتیجه آن تحت عنوان پروتکل لاهه- ویزی



در فوریه ۱۹۶۸ به تصویب رسید. از طریق این اصلاحیه تغییراتی محدود در معاهده لاهه صورت گرفت.

۲- مسئولیت متصدی حمل کالا

معاهده لاهه و قواعد هامبورگ، مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی از جهات نوع مسئولیت، حدود و مبنای آن، موارد عدم مسئولیت متصدیان حمل و نقل کالا و استثنائات وارده بر مسئولیت متصدی حمل به موضوع حمل دریایی کالا را شامل می‌شود. از مهم‌ترین نکات در حمل و نقل بین‌المللی کالا، شناخت وظایف و ماهیت مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی و سپس مواردی که متصدی حمل دریایی را از مسئولیت مبری می‌داند، می‌باشد.

با نگاه به این دو کنوانسیون یعنی قواعد لاهه و هامبورگ، دو پرسش مطرح شده است؛ نخست اینکه آیا مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی مبتنی بر تقصیر است؟ یا اماره مسئولیت است؟

ماهیت مسئولیت متصدی حمل دریایی با توجه به مواد ۳ و ۴ قواعد لاهه مبتنی بر فرض تقصیر متصدی حمل دریایی است.

برخی از اساتید علم حقوق نیز مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی را مبتنی بر تقصیر فرض می‌کنند. برخی دیگر، مسئولیت متصدی حمل دریایی را مبتنی بر اماره واقعی مسئولیت می‌دانند؛ زیرا صرف اثبات عدم ارتکاب تقصیر به وسیله متصدی حمل و نقل رافع مسئولیت وی نیست، وی مسئول خساراتی است که علت آنها ناشناخته است.

در حقوق فرانسه نیز بین صاحب نظران حقوقی در این مورد اتفاق نظر وجود ندارد. پروفیسور رمون گویو می‌نویسد: متصدی حمل و نقل دریایی مسئول فقدان و خسارت وارد بر کالا است، مگر اینکه ثابت کند فقدان و خسارت، مربوط به یکی از موارد استثنایی است. (مواد ۳ و ۴ قواعد لاهه)؛ بنابراین متصدی حمل و نقل دریایی دارای اماره مسئولیت است. او از مسئولیت مبری نمی‌شود، مگر در صورت اثبات یکی از موارد استثنایی. علاوه بر آن مطابق رویه قضایی حاکم در حقوق فرانسه و انگلیس لازم است که متصدی حمل کالا رعایت احتیاط لازم را نیز ثابت نماید.

از آنجا که مطابق قواعد لاهه اثبات رعایت احتیاط لازم به عهده متصدی است. در برخورد اولیه به نظر می‌آید که در معاهده لاهه سیستم مبتنی بر تقصیر پذیرفته شده است. در حالی که چنین نیست؛ زیرا او با اثبات رعایت احتیاط لازم از مسئولیت مبری نمی‌شود بلکه لازم است یکی از موارد استثنایی نیز ثابت شود. با اثبات هر یک از موارد استثنایی توسط متصدی اماره مسئولیت او حذف می‌شود. البته با اثبات هر یک از موارد استثنایی مالک کالا می‌تواند تقصیر متصدی و یا نمایندگان او را در ایجاد خسارت ثابت کند؛ به عبارتی دیگر در همه موارد، ارائه دلیل مخالف از طرف صاحب کالا پذیرفته شده، غیر از یک مورد که آن هم موردی است که در آن اشتباه دریانوردی مطرح است، زیرا اثبات این حالت موجب مبری شدن قطعی متصدی حمل و نقل از مسئولیت است.

در معاهده لاهه با صراحت از ارائه دلیل مخالف سخن گفته نشده است؛ اما دکترین و رویه قضایی کشورهای خارجی آن را تجویز می‌کنند.

به نظر پروفیسور رودیر حسب موارد «الف» تا «ع» از بند ۲ ماده ۴ قواعد لاهه متصدی در صورتی معاف از مسئولیت است که با تعیین علت ثابت کند، علت یکی از موارد استثنایی است. مطابق بند ۲ ماده ۴ قواعد لاهه، کافی است متصدی حمل ثابت کند تقصیری مرتکب نشده و خسارت ناشی از تقصیر او نیست. وقتی که متصدی حمل قادر به اثبات این امر نیست که علت خسارت یکی از موارد استثنایی است، باید تمامی شرایط واقعه را ثابت کند که تقصیر او یا مأموران او نیز نیست.

با نگاه به قواعد تصویبی در کنوانسیون هامبورگ و تغییراتی نه چندان اساسی و بنیادی در این کنوانسیون در زمینه حمل و نقل دریایی، قواعد حمل و نقل دریایی را روزآمد و منطبق با تحولات نوین و هماهنگ با سایر رشته‌های حمل و نقل در زمینه هوایی و ریلی کرده است.

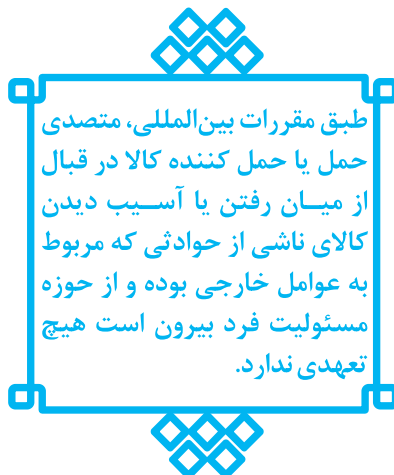
مطابق بند ۱ ماده ۵ قواعد هامبورگ متصدی حمل و نقل مسئول زیان ناشی از تلف، خسارت وارده به کالا و تأخیر در تحویل آن است. چنانچه واقعه موجب تلف، خسارت یا تأخیر، طی مدتی که حسب ماده ۴، کالا تحت حفاظت متصدی حمل و نقل بوده، رخ داده باشد، مگر اینکه متصدی حمل ثابت کند که او، مأموران یا نمایندگان او کلیه اقداماتی را که به طور معقول جهت احتراز از واقعه و عواقب آن

لازم بوده به عمل آورده‌اند؛ بنابراین متصدی حمل در رسانیدن سالم کالا به مقصد دارای مسئولیت است و او از این مسئولیت بری نمی‌شود مگر با اثبات اینکه او و نمایندگانش رعایت اقدامات معقول را نموده‌اند.

آنچه که در معاهده هامبورگ مورد سؤال است، این است که آیا مسئولیت متصدی حمل و نقل مبتنی بر فرض تقصیر است، یا اینکه مسئولیت است. در این خصوص، بین پژوهشگران اختلاف نظر وجود دارد. برخی مطابق قواعد هامبورگ، مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی را فرض مسئولیت قائل‌اند؛ و برخی دیگر همچون پروفیسور رودیر ورمون گویو^(۱) مسئولیت متصدی را بر اساس قواعد لاهه، مبتنی بر تقصیر مفروض می‌دانند. تفاوت فرض مسئولیت و فرض تقصیر این است که در فرض مسئولیت متصدی در صورتی بری از مسئولیت می‌شود که قوه قاهره و یا موارد خارجی غیرقابل انتساب به خود را ثابت کند و در فرض تقصیر، متصدی زمانی از مسئولیت بری می‌شود، که بی‌تقصیری خود را ثابت کند. در حالی که مطابق بند ۱ ماده ۵ قانون لاهه، متصدی در صورتی معاف از مسئولیت است که رعایت اقدامات معقول از طرف خود و نمایندگان خود را ثابت کند. منشأ اختلاف نظرها در معاهده هامبورگ، یعنی «رعایت اقدامات معقول جهت احتراز از واقعه و عواقب آن» است.

در نتیجه قواعد هامبورگ مصوب ۱۹۷۸ علی‌رغم ایرادات جزئی که بر آن وارد است، راه‌حل‌های جدید ارائه

کرده است و به نحو شایسته‌ای موازنه بین صاحبان منافع یعنی فرستنده کالا، گیرنده و متصدیان حمل و نقل در قرارداد حمل و نقل دریایی رعایت شده و قواعد آن با توجه به قواعد حاکم در سایر رشته‌های حمل و نقل وضع شده است.



۳- وظایف و تعهدات متصدی حمل کالا در حمل دریایی

۱- حمل‌کننده موظف است کوشش‌های مقتضی را در مورد آماده کردن کشتی برای دریانوردی، انتخاب کارکنان شایسته، تجهیز و تدارک کشتی به عمل آورد و انبارها، یخچال‌ها و سردخانه‌ها و قسمت‌های دیگر کشتی را که در آن کالا حمل می‌شود برای قبول و نگهداری کالا آماده و عاری از خطر گرداند.

۲- حمل‌کننده باید محموله را به نحو صحیح و دقیق بارگیری، جا به جا، انبار، حمل، نگهداری، مراقبت و تخلیه کند.

۳- حمل‌کننده ملزم است مسیری را که قرارداد آن منعقد شده است با سرعت معقول آغاز کرده و به انتها رساند، در مسیر توافق شده حرکت

نماید و در صورت عدم وجود چنین توافقی، مسیر متداولی را بدون تغییر جهت غیرمعقول برگزیند.

۴- موارد عدم مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی

مقصود از این موارد حالتی است که در صورت اثبات، متصدی حمل و نقل دریایی، مسئولیتی از بابت فقدان و خسارات وارده به کالا نخواهد داشت. این موارد مطابق ماده ۴ قواعد لاهه آمده است که به طور اجمال به آنها اشاره می‌کنیم.

۴-۱- قابلیت دریانوردی

مطابق ماده ۴ قواعد لاهه:

۱- کشتی و متصدی باربری هیچ‌کدام مسئول فقدان یا خسارت ناشی از عدم قابلیت دریانوردی نخواهد بود، مگر آنکه در آماده نمودن کشتی برای دریانوردی، تدارکات کافی که کالا در آن حمل می‌شود اهتمام کافی مبذول نشده باشد.

۲- کشتی و متصدی حمل بار مسئول فقدان یا خسارت ناشی از علل مشروحه زیر نخواهند بود:

غفلت، قصور و یا عمل فرمانده، کارکنان و راهنمایان، یا مأمور مجاز متصدی باربری هنگام دریانوردی و اداره امور کشتی و مطابق ماده ۳ قواعد لاهه:

۱- متصدی حمل مکلف است قبل از هر سفر و در شروع آن مراقبت‌های لازم را به شرح زیر به عمل آورد:

الف- کشتی را برای دریانوردی آماده کند.

ب- کارکنان و تجهیزات و تدارکات کشتی را به طور شایسته تهیه و فراهم آورد.



برای تعیین نوع اشتباه باید زمان انجام عملیات در نظر گرفته شود و به زمان وقوع حادثه و نوع آن به عبارتی دیگر هدف دنبال شده تعیین کننده نوع اشتباه است و نه نتیجه حاصله، بدین ترتیب اگر بارچینی ناقص کانتینرهای خالی به منظور حفظ تعادل کشتی در نظر گرفته شود، اشتباه دریانوردی است و اگر صرفاً یک عملیات ساده بارگیری باشد، اشتباه بازرگانی است. تفکیک اشتباه در دریانوردی از اشتباه در اداره امور کشتی حساسیت خود را از دست داده است؛ زیرا برخلاف سابق، امروزه هر دو مورد از موارد استثنایی می‌باشند؛ اما تفکیک این دو مورد از اشتباه بازرگانی حائز اهمیت ویژه است، زیرا مورد اخیرالذکر از مستثنیات مسئولیت متصدی باربری محسوب نمی‌گردد.

۴-۳- آتش‌سوزی که به سبب فعل یا خطای متصدی حمل نباشد

مطابق بند «ب» از بخش ۲ ماده ۴ قواعد لاهه خسارت ناشی از آتش‌سوزی که به سبب فعل و یا خطای متصدی باربری نباشد متوجه متصدی حمل‌ونقل نیست. این مورد استثنایی از قواعد قدیمی در حقوق دریایی محسوب می‌شود. جهت استفاده از این مورد بر عهده متصدی حمل است که در ابتدا ثابت کند که کشتی در ابتدای سفر دارای قابلیت دریانوردی بوده و خسارت، ناشی از آتش‌سوزی است و بر عهده صاحب کالا است که تقصیر متصدی را ثابت کند؛ بنابراین در صورت آتش‌سوزی با علت نامعلوم متصدی معاف از مسئولیت است.

موجب مسئولیت متصدی حمل‌ونقل نیست، اما او مسئول خسارات ناشی از اشتباهات بازرگانی فرمانده، کارکنان و نمایندگان خود است.

همان‌طور که متصدی حمل کالا در قبال فرستنده بار مسئولیت و تعهداتی دارد، فرستنده کالا نیز مسئول رفتار و گفتار خود در مقابل متصدیان حمل و افرادی است که مسئولیت حمل کالا را دارند؛ به عبارت دیگر از مهم‌ترین نکات در حمل‌ونقل بین‌المللی کالا، شناخت وظایف است، لذا توجه به این امر از نظر حقوقی و کنوانسیون‌های بین‌المللی برای جلوگیری از زیان‌های وارده و جبران آن از اهم مسائل می‌باشد.

جهت تشخیص اشتباه دریانوردی و اداره امور کشتی از اشتباه بازرگانی ملاک‌های متفاوتی عنوان شده و عملاً تفکیک موارد را از یکدیگر مشکل ساخته است.

با این توضیح که اگر موضوع در ارتباط مستقیم مربوط به کشتی باشد، به عنوان مثال لنگر انداختن ناموفق باشد، یا اشتباه در وصل برق اگر در ارتباط با کار کشتی باشد در این صورت اشتباه در دریانوردی و اداره امور کشتی رخ داده است.

اگر موضوع در ارتباط با کالای موجود در کشتی باشد، مثلاً مربوط به دستگاه‌های سردکننده کالا یا اشتباه در بارچینی و ... در این صورت اشتباه بازرگانی تلقی می‌شود.

ج- انبارها و سردخانه‌ها و کلیه قسمت‌های دیگر کشتی را که برای حمل کالا مورد استفاده قرار می‌گیرد مرتب و آماده کند.

متصدی حمل دریایی جهت رهایی از مسئولیت به لحاظ عدم قابلیت دریانوردی کشتی نه تنها لازم است ثابت کند خسارت ناشی از عدم قابلیت دریانوردی کشتی است بلکه باید ثابت کند که در ابتدا و در شروع سفر رعایت مراقبت‌های لازم جهت قابلیت دریانوردی کشتی، تهیه‌کنندگان و تجهیزات کشتی و مرتب کردن انبارها و سردخانه‌ها و دیگر قسمت‌های کشتی برای حمل را به عمل آورده است. محموله باید توسط کشتی‌ای حمل شود که دارای قابلیت پذیرش محموله و توان عبور از دریا را داشته باشد؛ در غیر این صورت متصدی حمل، مسئول خسارات وارده که ناشی از عدم قابلیت دریانوردی است، خواهد بود. قابلیت دریانوردی به مفهوم وسیع آن مدنظر بوده و از آنچه برای انجام مأموریت کشتی با توجه به کالای مورد حمل و سفر تعیین شده، می‌باشد و صلاحیت کشتی از جهات فنی، بازرگانی و دریانوردی مطرح است.

۴-۲- غفلت و قصور فرمانده کشتی و کارکنان مجاز متصدی حمل در امر دریانوردی

مطابق بند «ب» از بخش ۲ ماده ۴ قواعد لاهه، هنگام دریانوردی و اداره امور کشتی یکی از موارد عدم مسئولیت متصدی حمل‌ونقل است؛ بنابراین اشتباه در دریانوردی و در اداره امور کشتی از طرف مأموران متصدی

۴-۴- موارد عوامل فورس مازور

طبق مقررات بین‌المللی، متصدی حمل یا حمل کننده کالا در قبال از میان رفتن یا آسیب دیدن کالای ناشی از حوادثی که مربوط به عوامل خارجی بوده و از حوزه مسئولیت فرد بیرون است هیچ تعهدی ندارد. مطابق بندهای «ج»، «د»، «ه»، «ز»، «ح»، «ی»، «ک»، «ه»، از بخش ۲ ماده ۴ قواعد لاهه این موارد عبارت‌اند از: خطرات و حوادث خطرناک و یا سوانح دریا و آب‌های قابل کشتیرانی، بلاهای طبیعی، عملیات دشمنانه جامعه، جنگ و نتایج آن، بازداشت یا متوقف شدن کشتی در نتیجه اقدامات قهریه یا به سبب امر عمل حکام با مردم یا مقامات قضایی، محدودیت‌های قرنطینه، اعتصاب و یا بستن کارگاه‌ها و یا خودداری و یا جلوگیری از کار به طور کلی و جزئی به هر علتی که باشد، شورش و یا اغتشاش. مطابق قانون دریایی و قواعد لاهه، وقتی که خسارت ناشی از موارد یادشده باشد، متصدی حمل و نقل معاف از مسئولیت است.

۴-۵- عیب مخفی و نقایص ذاتی و تقصیر فرستنده

مطابق بندهای «م»، «ن» و «س» ماده ۴ قواعد لاهه، عیب مخفی عیبی است که قبل از حمل مخفی بوده، ولی پس از حمل آشکار می‌شود، چنانچه خسارت ناشی از ویژگی کالا باشد که متصدی قادر به پیش‌بینی آن نیست، مطابق معاهده لاهه متصدی از مسئولیت مبری است. فرستنده مسئول خسارات ناشی از اشتباه خود و عیوب ذاتی کالا به کشتی و کالاهای

دیگراست. کسر وزن و حجم کالا و هر نوع خسارت دیگری از معایب مخفی، امری عادی است. در این حالت به کیفیت کالا لطمه‌ای وارد نمی‌کند، اما وزن یا حجم آن کاهش می‌یابد، مثلاً برنجی که در آب‌وهوای مرطوب حمل شده سنگین است، در مقصد به واسطه بخار شدن نم آن کاهش وزن پیدا می‌کند. مطابق عرف دریایی در حد معینی که حسب مسیر، زمان حمل و نوع کالا تعیین می‌شود، این کاهش وزن و حجم مجاز تلقی گردیده است. نقایص بسته‌بندی کالا، یا کامل نبودن علائم و مشخصات، عیب ذاتی در رابطه با طبیعت کالا و از مختصات آن است که سفر دریایی موجب خرابی آن می‌شود.

غالباً عیب ذاتی با علت دیگری همراه است، در این صورت چنانچه اشتباه در بسته‌بندی باشد و یا با علائم و مشخصات ناکافی تحویل متصدی حمل شده باید عواقب آن پذیرفته شود. اشتباه در بسته‌بندی امری شایع است، در این صورت براءت متصدی سهل‌تر و چنانچه اشتباه همراه اشتباهی از طرف متصدی باشد، براءت او سخت‌تر خواهد بود.

۴-۶- عیوب مخفی که با دقت کافی قابل کشف نباشند

یکی دیگر از موارد استثناء، عیب مخفی کشتی است که از یک بررسی دقیق توسط شخص ماهر پوشیده مانده است. این مورد با توجه به پیچیدگی‌ها و تحولی که در زمینه ساخت‌وساز صورت گرفته قابل توجیه است. جهت اثبات عیب مخفی لازم است که متصدی ثابت کند که اولاً، عیب

وجود دارد؛ ثانیاً، از یک بازرسی دقیق مخفی شده است و این امر تأییدی بر مخفی بودن عیب محسوب می‌شود.

۴-۷- نجات و مجاهدت برای نجات جان افراد و یا اموال در دریا

مطابق بند «ل» از بخش ۲ ماده ۴ قواعد لاهه، یکی از قواعد قدیمی که بیانگر همبستگی در دریا است، معافیت متصدی حمل و نقل از تحمل خسارت ناشی از تغییر مسیر برای نجات افراد و یا اموال در دریا است. کمترین پیامد اقدام برای نجات افراد و یا اموال در دریا، انحراف از مسیر توافقی و یا مسیر مناسب و معقول و تأخیر در تحویل است که متصدی از این جهات در صورتی که انحراف معقول باشد، فاقد مسئولیت است.

۴-۸- علل دیگر غیر از موارد استثنایی عنوان شده

مطابق بند «خ» بخش ۲ ماده ۴ قواعد لاهه متصدی حمل کالا پاسخگوی خساراتی نیست که ناشی از علت دیگری از فعل و یا تقصیر متصدی حمل و یا فعل و یا تقصیر عامل یا مأمور مجاز او ناشی نشده باشد، ولی در این مورد متصدی حمل و عامل و یا مأمور مجاز او باید ثابت کند که تقصیر و فعل آنان تأثیری در فقدان، خسارت و زیان وارده نداشته است.

حسن این بند این است که اگر علت خسارت یکی از موارد استثنایی نباشد و متصدی و مأموران او نقشی در ایجاد خسارت نداشته باشند، مثلاً خسارت بر اثر انفجار یا سرقت ایجاد شده باشد، مطابق این بند متصدی از مسئولیت مبری خواهد بود (محمدزاده، ۱۳۷۳: ۲۵۳).



۵- حدود مسئولیت متصدیان حمل بین‌المللی کالا در حمل دریایی

حدود حداکثر مسئولیت‌های متصدی حمل کالا به خاطر خسارت دیدن یا گم شدن کالاهای ارسالی مطابق قاعده ۵ ماده ۴ قواعد لاهه - ویزی به شرح ذیل است.

۱- در موردی که ماهیت و ارزش چنین کالاهایی، قبل از بارگیری، از سوی ارسال کننده اعلام و یا در بارنامه گنجانده شده است، نه متصدی حمل، نه کشتی در هیچ موردی مسئول هرگونه گم شدن یا ورود خسارتی به کالاها یا در ارتباط با کالاها نخواهند بود یا نخواهند شد، اگر که مبلغ آن از میزان ۶۶۶/۶۷ واحد محاسبه برای هر بسته یا ۱ واحد یا ۲ واحد محاسبه برای هر کیلوگرم وزن ناخالص کالاهای گم شده یا خسارت دیده، هر کدام از دو رقم فوق که بیشتر باشد، فراتر رود.^(۲)

۲- کل مبلغ قابل وصول باید با ارجاع به ارزش چنین کالاهایی در محل و زمانی محاسبه شود که در آن محل و آن زمان، کالاها مطابق با قرارداد از کشتی تخلیه شده‌اند یا بایست در آن محل و آن زمان، تخلیه می‌شده‌اند. ارزش کالاها باید بر طبق قیمت مبادله کالاهای مصرفی تعیین شود یا اگر چنان قیمتی موجود نباشد، بر طبق قیمت جاری بازار تعیین گردد یا اگر قیمت مبادله کالاهای مصرفی با قیمت جاری بازار موجود نیست با ارجاع به ارزش معمول کالاهایی از همان نوع و کیفیت.

۳- در موردی که یک کانتینر، کفه بارگیری^(۳) یا وسیله حمل مشابهی برای ادغام کردن کالاها^(۴) مورد استفاده قرار گرفته است، تعداد بسته‌ها یا

واحد‌های شمارش شده مذکور در بارنامه، به نحو بسته‌بندی شده در آن نوع وسیله حمل تا آنجا که به این بسته‌ها یا واحد‌های کالاها تلقی گردد. به استثنای آنچه ذکر شد، آن وسیله حمل، یک بسته یا واحد محسوب خواهد شد.

۴- واحد محاسبه مذکور در این ماده، حق برداشت مخصوص، به نحو تعریف شده از سوی صندوق بین‌المللی پول است، مبالغ مندرج در قسمت «الف» این بند باید بر مبنای ارزش وجه رایج ملی تقویم شوند، آن هم در تاریخی که از سوی قانون دادگاهی تعیین می‌گردد که به دعوای مورد نظر رسیدگی می‌کنند.^(۵)

۵- نه متصدی حمل، نه کشتی، حق نخواهند داشت که از محدودیت مسئولیت که در این بند مقرر شده، منتفع شوند، مشروط بر آنکه ثابت شود که خسارت، ناشی از فعل یا ترک فعل متصدی حمل بوده که با قصد وارد ساختن خسارت، یا همراه با بی‌احتیاطی و با علم به اینکه احتمالاً آن خسارت نتیجه خواهد شد، انجام شده است.

۶- اگر اعلام مذکور در قسمت «الف» این بند در بارنامه گنجانده شود، یک دلیل محمول بر صحت خواهد بود، اما دلیلی ملتزم کننده یا قطعی و نهایی برای متصدی حمل محسوب نخواهد شد. بنابراین می‌توان نتیجه گرفت:

۱- مسئولیت حمل کننده در قبال از میان رفتن یا آسیب دیدن کالا و همین‌طور تأخیر، به مبلغ ثابتی برای هر بسته یا واحد حمل محدود می‌گردد. ۲- طبق مقررات لاهه، در صورت فقدان و یا خسارات وارده به کالا

متصدی باربری برای هر بسته یا واحد کالا مسئولیتی زائد بر صد لیره استرلینگ نخواهد داشت، مگر آنکه نوع و ارزش کالا قبل از حمل توسط فرستنده صریحاً اظهار و در بارنامه دریایی قید شده باشد. در غیر این صورت مسئول نخواهد بود. در نتیجه:

۱- مسئولیت حمل کننده در قبال از میان رفتن یا آسیب دیدن کالا و همین‌طور تأخیر، به مبلغ ثابتی برای هر بسته یا واحد حمل محدود می‌گردد. ۲- طبق مقررات لاهه، در صورت فقدان و یا خسارات وارده به کالا، متصدی باربری برای هر بسته یا واحد کالا مسئولیتی زائد بر صد لیره استرلینگ نخواهد داشت، مگر آنکه نوع و ارزش کالا قبل از حمل توسط فرستنده صریحاً اظهار و در بارنامه دریایی قید شده باشد، در غیر این صورت مسئول نخواهد بود.

(رقم مذکور مورد تجدیدنظر قرار گرفت (لايه - ویزی) و سقف مسئولیت متصدی باربری به ۱۰۰۰۰ فرانک طلا برای هر بسته یا واحد یا ۳۰ فرانک طلا برای هر کیلوگرم وزن ناخالص - هر کدام بیشتر باشد - افزایش یافت).

۶- مدت زمان یا دوره زمانی مسئولیت متصدی حمل

مسئله مرور زمان یا مدت زمان برای ادعاهای مربوط به گم شدن یا خسارت دیدن کالا طبق قواعد لاهه - ویزی در حمل دریایی کالا مطرح بوده و برای مالکان کالاها برای اقامه دعوا برای متصدیان حمل کالا را لحاظ کرده است.

در قواعد لاهه - ویزی در بند ۶ و ۶ مکرر ماده ۳ شرایط سختی را برای ادعا علیه متصدی حمل نسبت به گم شدن یا خسارت دیدن کالاها مقرر می‌دارد. این بندها، اخطار کتبی و فوری گم شدن یا ورود خسارت به متصدی حمل یا نماینده‌اش را لازم و ضروری می‌دانند و اینکه دعوای مبتنی بر چنان ادعایی، باید طی یک سال از تاریخ تحویل یا تاریخ حمل مورد نظر کالاها مطرح گردد.

با رعایت بند ۶ مکرر، متصدی حمل و کشتی در هر وضعیتی و به هر حال، از کلیه مسئولیت‌ها نسبت به کالاها مبرا خواهند بود، مگر اینکه در طی یک سال از تحویل آنها یا از تاریخی که کالاها بایست تحویل می‌شده‌اند، دعوایی^(۶) مطرح گردد.^(۷) با وجود این، ممکن است پس از آنکه منشأ دعوا ایجاد شد، با توافق طرفین مدت مزبور افزایش یابد.

در صورت هرگونه گم شدن یا خسارت دیدن واقعی یا تصور شده، متصدی حمل و دریافت کننده باید تمامی تسهیلات متعارف برای بازرسی و شمارش کالاها را برای یکدیگر فراهم آورند. ۶ مکرر: یک دعوا برای جبران خسارت علیه یک شخص ثالث را می‌توان حتی پس از انقضای یک سال مقرر شده در بند پیشین اقامه کرد، اگر که دعوا، در مدت زمانی اقامه شود که طبق قانون دادگاهی که به دعوا رسیدگی می‌کند مجاز باشد. با وجود این، مدت مجاز نباید کمتر از سه ماه باشد و این مدت از تاریخی آغاز می‌شود که شخص اقامه کننده دعوای جبران خسارت، طرح ادعای خود را به قبول

دادگاه می‌رساند یا اینکه به او ابلاغی مبنی بر جریان داشتن دعوا بر علیه او صورت می‌پذیرد.



حمل کننده موظف است کوشش‌های مقتضی را در مورد آماده کردن کشتی برای دریانوردی، انتخاب کارکنان شایسته، تجهیز و تدارک کشتی به عمل آورد و انبارها، یخچال‌ها و سردخانه‌ها و قسمت‌های دیگر کشتی را که در آن کالا حمل می‌شود برای قبول و نگهداری کالا آماده و عاری از خطر گرداند.



مرور زمان مذکور در بند ۶ ماده ۳ فقط نسبت به دعوای راجع به گم شدن یا خسارت دیدن کالاها اعمال می‌شود (بند ۶ ماده ۳، دعوای مبتنی بر شبه جرم غصب که ارتکاب آن به هنگام تحویل ادعا شده است را مسموع نمی‌داند).

سایر دعوای علیه متصدی حمل، مانند دعوای مبتنی بر تأخیر در تحویل اعمال نمی‌شود.^(۸)

اگر مقصود آن است که مدت مرور زمان مقرر شده در قواعد لاهه - ویزی یا در بارنامه، با توافق طرفین تمدید گردد، باید به این مطلب توجه داشت که اثبات شود توافقی روشن و صریح درباره تمدید مدت به عمل آمده است. صرف عدم فعالیت یا سکوت یکی از طرفین می‌تواند، منجر به وضعیتی ابهام‌آمیز گردد و ممکن است برانگیزنده مسائلی دشوار در خصوص اقرار مانع انکار شود. اگر بارنامه‌ای که

بر طبق قواعد لاهه - ویزی صادر شده، حاوی یک شرط داوری باشد، تعارض آشکاری بین قواعد و حقوق راجع به داوری پیش می‌آید. قواعد مرور زمان یک‌ساله را مقرر می‌کنند، اما ماده ۲۷ قانون داوری (۱۹۵۰) مقرر می‌دارد که دادگاه عالی اختیار دارد مرور زمانی را که در موافقتنامه داوری مورد توافق قرار گرفته، تمدید کنند، اگر دادگاه بر این عقیده باشد که ... در غیر این صورت، عسر و حرج ناروایی به وجود خواهد آمد.

۷- وظایف و تعهدات مالک کالا یا فرستنده کالا در حمل دریایی

همان‌طور که متصدی حمل کالا در قبال فرستنده بار مسئولیت و تعهداتی دارد، فرستنده کالا نیز مسئول رفتار و گفتار خود در مقابل متصدیان حمل و افرادی است که مسئولیت حمل کالا را دارند؛ به عبارت دیگر از مهم‌ترین نکات در حمل و نقل بین‌المللی کالا، شناخت وظایف است، لذا توجه به این امر از نظر حقوقی و کنوانسیون‌های بین‌المللی برای جلوگیری از زیان‌های وارده و جبران آن از اهم مسائل می‌باشد که قابل بحث است.

فرستنده کالا مسئول عدم صحت اظهارات و اطلاعات اعلام شده از طرف خود می‌باشد و در این رابطه ضامن شناخته می‌شود. چنانچه این موضوع موجب ایجاد ضرر و در نتیجه سبب مسئولیت متصدی حمل کالا شود، مسئولیت نامبرده محدود به فرستنده بار یا عامل او می‌گردد، نه در مقابل اشخاص دیگر. چنانچه در اثر اظهارات فرستنده کالا یا نماینده او خساراتی متوجه گردد که ناشی از تقصیر یا



وی فقط هنگامی مسئول است که پس از بازرسی متعارف، در کشف فقدان قابلیت دریانوردی کشتی‌اش کوتاهی کرده باشد (ماده ۳ قانون حمل دریایی کالاهای ۱۹۷۱، درباره وظیفه متصدی حمل در اعمال دقت و کوشش متعارف برای قابل دریانوردی گردانیدن کشتی و ...).

قابلیت دریانوردی، در محدوده مفاد قسمت «الف» قاعده ۱ ماده ۳ و در کامن لا در برگیرنده قابلیت حمل محموله است. در نتیجه اگر شرایط کشتی قبل از بارگیری محموله، موجد مانعی عمده و دائم در مقابل تکمیل سفر قراردادی باشد، کشتی فاقد قابلیت دریانوردی خواهد بود. اگر قبل از بارگیری، کشتی به حشرات آلوده شده باشد و بدین دلیل، تخلیه محموله در بندر مقصد از سوی مقامات (گمرکی) منع شده باشد، کشتی فاقد قابلیت دریانوردی است. به همین ترتیب، کشتی فاقد جداول دریانوردی قدیمی و کهنه تهیه شده باشد (اشمیتوف، ۱۳۷۸: ۹۱۳-۹۱۵).

ادامه دارد ...

۸- تعهدات مالک یا فرمانده کشتی در قبال صاحبان کالا در حمل دریایی

اصل بنیادی این مقررات آن است که مالک کشتی فقط در صورت اقدام تقصیر آمیز مسئول است. این اصل به طور آشکار در بند ۱ که مالک کشتی را به «اعمال دقت و کوشش متعارف» توصیه می‌کند و در بند ۲ که این امر را ضروری فرض می‌کند که مالک کشتی باید «به طور مناسب و همراه با دقت» اقدام کند، بیان شده است. بدین ترتیب، مسئولیت‌های مالک کشتی بر طبق قانون حمل دریایی کالاهای خفیف‌تر از مسئولیت‌های موجود در کامن‌لاست، اگرچه این امر با این مقرر جبران شده است که وی نمی‌تواند به وسیله قرارداد، مفاد قانون را بی‌اثر سازد. به طور خاص، در کامن‌لا، مالک کشتی تعهدی مطلق برای فراهم آوردن یک کشتی واجد قابلیت دریانوردی دارد، یعنی یک کشتی که از تمام جنبه‌ها برای بارگیری، حمل و تخلیه مطمئن محموله مناسب باشد، آن هم با عنایت به مخاطرات عادی که سفر با آنها همراه است. بر طبق قانون حمل دریایی کالاهای

غفلت فرستنده کالا یا نماینده مجاز او نباشد، نامبردگان در این مورد مسئولیتی نخواهند داشت.

لذا وظایف و تعهدات فرستنده کالا به شرح ذیل می‌باشد.

۱- فرستنده باید کالا را در زمان، مکان، به تعداد، وزن و کمیت پیش‌بینی شده در قرارداد حمل، به حمل‌کننده تحویل دهد و فرض بر آن است که فرستنده به هنگام بارگیری، در مورد دقت علائم، تعداد، مقدار وزن کالا، آن گونه که اظهار نموده است، به حمل‌کننده تضمین می‌دهد. ۲- فرستنده باید از بابت کلیه لطومات، زیان‌ها و هزینه‌های ناشی از بی‌دقتی خود در اعلام مشخصات به حمل‌کننده خسارت بپردازد.

۳. فرستنده به طور ضمنی تعهد می‌کند که در مورد کالا هیچ‌گونه خطر افشا نشده‌ای وجود ندارد و عدل‌بندی و بسته‌بندی آن مناسب است، مگر اینکه به حمل‌کننده، مشخصاً اطلاع داده باشد که محموله خطرناک است.

۴- فرستنده موظف است به حمل‌کننده کرایه حمل، یعنی هزینه حمل و نقل کالا را بپردازد. حمل‌کننده به منظور تضمین پرداخت کرایه، نسبت به کالا حق حبس دارد.

پی‌نوشت‌ها

1- Roderir Wermon goyiv

۲- واحدهای محاسبه، براساس حق برداشت مخصوص یا SDR مربوط به «صندوق بین‌المللی پول» به نحو بیان شده در قسمت د قاعده ۵ ماده ۴ هستند.

3- Pallet

4- Consolidate goods

۵- واحدهای محاسبه به موجب ماده ۲ قانون حمل تجاری ۱۹۸۱ که به پروتکل مصوب ۱۹۷۹ اثر قانونی می‌بخشید، جانشین مقررات مرتبط با فرانک طلای پو انکاره شدند.

۶- مدت مرور زمان یک ساله فقط هنگامی قطع می‌شود که دعوایی از سوی یک خواهان واجد صلاحیت یعنی خواهانی که مالکیتی نسبت به کالاها دارد در

یک دادگاه واجد صلاحیت که به هر حال ممکن است دادگاهی خارجی باشد مطرح شود.

۷- برای آن نوع دعاوی که در آنها، مدت مرور زمان علیه مالکان محموله به جریان نمی‌افتد.

۸- این دعوا بر طبق بند ۶ ماده ۳ قانون حمل دریایی کالاهای ایالات متحده (۱۹۳۶) مطرح شد.

فهرست منابع

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

۲- 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