

فصلنامه تحقیقات حقوقی تطبیقی ایران و بین‌الملل

سال دوازدهم، شماره چهل و ششم، زمستان ۱۳۹۸

صفحات: ۹۹-۱۱۲

تاریخ دریافت: ۱۳۹۸/۰۵/۱۱؛ تاریخ پذیرش نهایی: ۱۳۹۸/۱۰/۱۶



بررسی مبنای مسؤولیت طرف مجری در حمل و نقل دریایی کالا
عادل ظهیری^۱، مسعود رضا رنجبر*^۲، رضا زارعی^۳، حکمت اله عسکری^۴

چکیده

قرارداد حمل و نقل دریایی کالا همچون سایر قراردادها فی مابین دو شخص اعم از حقیقی یا حقوقی منعقد می‌شود. به موجب این قرارداد، متصدی حمل و نقل دریایی در مقابل طرف دیگر قرار داد یعنی فرستنده کالا متعهد می‌شود که در ازای دریافت مبلغ مشخص، کالای موضوع قرارداد را حمل نموده و در تاریخ معینی در بندر مقصد بصورت صحیح و سالم تحویل بدهد. لکن به لحاظ حجم و تنوع کالاها و همچنین پیچیدگی‌ها و مخاطرات خاص حمل و نقل دریایی، هیچ متصدی حمل و نقلی نمی‌تواند تمام این فرآیند را به تنهایی به سرانجام برساند؛ به همین دلیل گاه‌گاه برای انجام این کار با اشخاص دیگری قرارداد بسته و بخشی از فرآیند حمل و نقل دریایی کالا را به آنها واگذار می‌کند. در این حالت این سوال پیش می‌آید، در صورتی که به کالای موضوع قرارداد حمل و نقل دریایی در حین بارگیری، حمل، تخلیه یا تحویل توسط اشخاص ثالث دخیل در فرآیند حمل و نقل که هیچ‌گونه رابطه قراردادی با فرستنده کالا ندارند و در مقررات هامبورگ (متصدی حمل و نقل واقعی) و در مقررات رتردام (طرف مجری) نامگذاری شده‌اند، خسارتی وارد شود، چه کسی مسئول جبران خسارت وارده است؟ و مبنای این مسؤولیت چیست؟

در این نوشتار نگارنده سعی نموده است تا به این سوالات به روش تحلیلی، پاسخی مستدل و مستند، از منظر نظام حقوقی ایران و کنوانسیون‌های ناظر به حمل و نقل دریایی کالا یعنی بروکسل، هامبورگ و رتردام، بدهد.

واژگان کلیدی: حمل و نقل که حمل و نقل دریایی کالا، متصدی حمل و نقل دریایی، طرف مجری، متصدی حمل واقعی.

* دانشجوی دکتری حقوق خصوصی، واحد واحد شیراز، دانشگاه آزاد اسلامی، شیراز، ایران.

** استادیار گروه حقوق واحد شیراز، دانشگاه آزاد اسلامی، شیراز، ایران. (نویسنده مسئول) MasoudReza.Ranjbar@gmail.com

*** استادیار گروه حقوق واحد شیراز، دانشگاه آزاد اسلامی، شیراز، ایران.

**** استادیار گروه حقوق واحد شیراز، دانشگاه آزاد اسلامی، شیراز، ایران.

مقدمه

تجارت بین‌الملل به لحاظ اهمیت خاص خود متضمن حمل و نقل کالا از یک کشور به کشور دیگر است. از میان سه شیوه ی حمل و نقل زمینی، دریایی و هوایی، حمل و نقل دریایی به علت کم هزینه بودن و استفاده از وسایلی که از ظرفیت بالای جابجائی برخوردارند، باعث شد تا دریا که راه خدادادی بی نیاز از مراقبت است، به کانون توجه کشورها تبدیل شود؛ به نحوی که امروزه قسمت اعظم تجارت بین‌المللی کشورها از جمله کشور ایران از طریق دریا صورت می‌گیرد. (صدیق، ۱۳۹۵: ۲۳) به منظور حمل و نقل دریایی کالا در ابتدا تاجری که خود فاقد کشتی بود، برای حمل مال التجاره خود، با مالک کشتی قراردادی منعقد می‌کرد؛ که به موجب آن، مالک کشتی، کشتی خود را برای مدت یا سفر معین و یا به صورت لخت در اختیار تاجر قرار می‌داد؛ این قرارداد که بر مبنای اصل آزادی قراردادی، منعقد می‌شد؛ به (قرار داد اجاره کشتی) مشهور بود. (Wilson, ۲۰۱۰: ۳۶) ولی بعد از انقلاب صنعتی به تدریج و با توسعه صنعت و تکنولوژی که منجر به پیدایش کشتی بخار و برقراری خطوط منظم کشتیرانی گردید، تعیین دقیق بازه زمانی سفر دریایی میسر شد؛ از آن پس، تاجر می‌توانستند با توجه به تاریخ دقیق رسیدن کشتی به بندر مورد نظرشان، امور خود را برنامه ریزی نمایند. این امر برای تاجر جزء و متوسط که هیچ گاه نمی‌توانستند به تنهایی اقدام به اجاره کشتی نمایند، این امکان را فراهم نمود تا کالای خود را از طریق دریا به مقصد مورد نظر ارسال نمایند و بدین ترتیب علاوه بر رونق تجارت بین‌الملل، (قرارداد حمل و نقل دریایی کالا) در مقابل قرارداد اجاره کشتی متولد شد (ایوامی، ۱۳۷۵: ۴۱)؛ که می‌توان آن را بدین گونه تعریف کرد: قراردادی است که بر اساس آن متصدی حمل و نقل دریایی کالا در ازای پرداخت کرایه از طرف فرستنده کالا، حمل سالم دریایی کالا را از بندری به بندر دیگر متعهد می‌شود. اما با توجه به مخاطرات خاص این نوع حمل و نقل و تنوع محموله های دریایی، هیچ متصدی حمل و نقلی نمی‌تواند تمام این فرآیند را به تنهایی به پایان برساند؛ بلکه متصدیان حمل و نقل معمولاً این کار را از طریق استخدام خدمه یا واگذاری تمام یا بخشی از عملیات حمل و نقل دریایی به اشخاص دیگر از طریق انعقاد قرارداد، به سرانجام می‌رسانند. در این حالت این سوال پیش می‌آید، در صورتی که به کالای موضوع قرارداد حمل و نقل، در حین عملیات بارگیری،

حمل، تخلیه یا تحویل، خسارتی توسط خدمه متصدی حمل و نقل یا اشخاص ثالث طرف قرارداد با وی که هیچ گونه رابطه قراردادی با فرستنده کالا ندارند، وارد شود، چه کسی مسئول جبران خسارت وارده به کالا است؟ و مبنای این مسئولیت چیست؟ به منظور پاسخ به این سوال و رفع صدها ابهام دیگر و ایجاد یک رویه یکسان در صحنه جهانی با توجه به بین المللی بودن فرآیند حمل و نقل دریایی کالا، در ابتداء در سال ۱۹۲۴ میلادی کنوانسیون بین المللی برای متحد الشکل ساختن برخی از مقررات مربوط به بارنامه، موسوم به کنوانسیون بروکسل و یا مقررات لاهه به تصویب رسید. اما از آنجائیکه این مقررات توسط کشورهای صاحب ناوگان دریایی تهیه شده بودند، بیشتر منافع متصدیان حمل و نقل را تامین می نمود تا صاحبان کالا را؛ بر همین اساس کشورهای در حال توسعه که بیشتر کشورهای صاحب کالا بودند تا صاحب کشتی، خواهان تدوین مقرراتی شدند که در آن منافع فرستندگان کالا و متصدیان حمل و نقل به گونه ای متعادل در نظر گرفته شود. از این رو در سال ۱۹۶۸ یک پروتکل اصلاحی که به مقررات ویزی معروف است، به کنوانسیون بروکسل اضافه شد؛ اما این تغییرات نیز خواسته های فرستندگان کالا را برآورده نساخت. بر همین اساس، در سال ۱۹۷۸ میلادی کنوانسیون راجع به حمل کالا از طریق دریا که به مقررات هامبورگ مشهور است به تصویب رسید؛ هر چند این کنوانسیون با الحاق بیستمین کشور از اول نوامبر ۱۹۹۲ لازم الاجراء شد، ولی به علت عدم رد این مقررات از جانب کشورهای صنعتی صاحب ناوگان دریایی علی الخصوص ایالت متحده آمریکا، اقداماتی جهت تصویب کنوانسیون جدید آغاز شد تا این که در نهایت در سال ۲۰۰۸ میلادی، کنوانسیون سازمان ملل متحد در مورد قرارداد حمل بین المللی کالا که به طور کامل یا جزئی از طریق دریا صورت می گیرد و به مقررات رتردام معروف است به تصویب رسید. متأسفانه با وجود اینکه کشورمان هم از شمال، هم از جنوب و هم از جهت جنوب غرب به ترتیب به دریای خزر، خلیج فارس، و دریای عمان و اروند رود دسترسی دارد و بیش از هشتاد درصد تجارت خارجی کشور ما از طریق دریا و به وسیله کشتی صورت می گیرد، فرآیند حمل و نقل دریایی کالا و بایدها و نبایدهای آن تا سال ۱۳۴۳ ش، تابع اصول و ضوابط عاریه ای قوانین تجارت و مدنی بوده است؛ و تنها پس از تصویب قانون دریایی در شهریور ماه ۱۳۴۳ ش که خود در بخش حمل و نقل دریایی کالا، ترجمه معاهده بروکسل مصوب ۱۹۲۴ میلادی با تفاوت های بسیار جزئیست و الحاق به معاهده بروکسل در سال ۱۳۴۴ ش، استقلال خود را باز می یابد.

۱۰۲ تحقیقات حقوقی تطبیقی ایران و بین‌الملل، سال دوازدهم، شماره چهل و ششم، زمستان ۱۳۹۸

لاکن تا کنون هیچ گونه اقدامی در جهت پیوستن به الحاقیه کنوانسیون بروکسل یعنی لاهه - ویزی مصوب ۱۹۶۸ م و کنوانسیون هامبورگ مصوب ۱۹۷۸ م و رتردام مصوب ۲۰۰۸ م صورت نگرفته است. در این نوشتار نگارنده در پی آنست تا پس از معرفی طرف مجری و تبیین روابط آن با طرفین قرارداد حمل و نقل دریایی کالا، به سوال مطروحه از منظر قوانین ایران و کنوانسیون های بروکسل، هامبورگ و رتردام پاسخ دهد.

۱- شناخت طرف مجری و روابط آن با طرفین قرارداد حمل و نقل دریایی کالا

تخصصی شدن فرآیند حمل و نقل دریایی کالا به علت گسترش دامنه محموله هایی که از طریق دریا حمل می شود باعث شده است تا هیچ متصدی حمل و نقلی نتواند تمام فرآیند حمل و نقل دریایی کالا را از ابتدا تا انتها به تنهایی و بدون کمک گرفتن از توان تخصصی و مادی دیگران به سرانجام برساند؛ به همین دلیل متصدیان حمل و نقل دریایی کالا گاهاً بخشی از فرآیند حمل و نقل را به اشخاص ثالث واگذار می کنند. لکن متأسفانه علی رغم نقش مهمی که این کارگزاران در فرآیند حمل و نقل دریایی کالا دارند، در کنوانسیون بروکسل و قانون دریایی ایران که در بخش حمل و نقل دریایی می توان آن را ترجمه شده این کنوانسیون دانست، به این اشخاص ثالث هیچ گونه اشاره ای نشده است. لکن تدوین کنندگان کنوانسیون هامبورگ پس از معرفی متصدی حمل و نقل به شرح بند ۱ ماده ۱ این کنوانسیون، در بند ۲ همین ماده ضمن اشاره به مفهومی نو و مستحدث تحت عنوان (متصدی حمل و نقل واقعی)، آن را این گونه معرفی نموده اند: به شخصی اطلاق می شود که تمام یا بخشی از فرآیند حمل کالا، از طرف متصدی حمل و نقل به عهده او واگذار شده است؛ این اصطلاح همچنین هر شخص دیگری که عملیات حمل به او واگذار شده است را نیز شامل می شود. اما تدوین کنندگان کنوانسیون رتردام در اقدامی نوآورانه ضمن استفاده از اصطلاح (طرف مجری) جهت اشخاص ثالث دخیل در فرآیند حمل و نقل دریایی کالا، در شق « الف » بند « ۶ » ماده « ۱ » این مقررات، آن را اینچنین توصیف کرده اند: « به شخصی غیر از متصدی حمل و نقل اطلاق می شود، که متعهد به انجام یکی از تعهدات متصدی حمل و نقل دریایی کالا به موجب قرارداد حمل در مورد دریافت کالا، بارگیری، جابجایی، چیدمان در انبار کشتی، حمل، نگهداری، مراقبت، تخلیه و یا تحویل کالا بشود یا آن

تعهد را انجام دهد، تا حدودی که چنین شخصی به صورت مستقیم یا غیرمستقیم، بنا به درخواست یا تحت نظارت یا کنترل متصدی حمل و نقل عمل کند».

و جهت رفع هر گونه ابهام از مفهوم طرف مجری، در شق « ب » بند ۶ ماده اخیر الذکر بیان شده است که: طرف مجری شامل شخصی نمی شود که به صورت مستقیم یا غیر مستقیم به جای متصدی حمل و نقل توسط فرستنده کالا، فرستنده ذکر شده در اسناد، طرف ناظر یا گیرنده کالا به خدمت گرفته می شود.

همانگونه که ملاحظه میشود، مفهوم اشخاص ثالث دخیل در فرآیند حمل و نقل دریایی کالا که با فرستنده کالا هیچگونه رابطه قراردادی ندارند و حدود تعهدات آنها، در کنوانسیون رتردام دقیق تر از کنوانسیون هامبورگ بیان

چرا که در بند ۲ ماده ۱ کنوانسیون هامبورگ در جهت تعیین حدود تعهداتی که متصدی حمل واقعی می تواند بر عهده بگیرد، تنها از عبارت مبهم (عملیات حمل) استفاده شده است؛ حال آن که با نگاهی به زمان شروع و پایان تعهدات مندرج در شق الف بند ۶ ماده ۱ کنوانسیون رتردام، در می یابیم که این زمان، دقیقاً منطبق با زمان شروع و پایان مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی کالا است؛ پس می توان گفت که تمام تعهدات متصدی حمل و نقل دریایی کالا در این بازه زمانی علی الاصول قابل تعهد از جانب طرف مجری می باشد. (Smeele, ۲۰۱۰: ۷۲ - ۸۶)

بنابراین بر مبنای آنچه که بیان شد می توان گفت که طرف مجری دارای ویژگی های ذیل است:

۱- طرف مجری که انجام دهنده تمام یا برخی از تعهدات متصدی حمل و نقل دریایی در مقابل فرستنده کالا است، هیچ گونه رابطه قراردادی یا کارگر و کارفرمایی با فرستنده کالا یا فرستنده اسمی یا طرف ناظر یا گیرنده کالا ندارد.

۲- با توجه به اینکه طرف مجری می بایست به صورت مستقیم یا غیرمستقیم، بنا به درخواست یا تحت نظارت یا کنترل متصدی حمل و نقل عمل کند، بنابراین هم می تواند یکی از خدمه متصدی حمل و نقل باشد و هم شخصی که در راستای اصل آزادی قراردادی با متصدی حمل و نقل و به منظور انجام یکی از تعهداتش، قراردادی منعقد کرده است.

۱۰۴ تحقیقات حقوقی تطبیقی ایران و بین‌الملل، سال دوازدهم، شماره چهل و ششم، زمستان ۱۳۹۸

۲- مبنای مسئولیت طرف مجری در حمل و نقل دریایی کالا

از منظر نظام حقوقی ایران

همان‌گونه که بیان شد، در نظام حقوقی کشور ایران علی‌الخصوص قانون دریایی آن که در بخش حمل و نقل دریایی کالا ترجمه شده کنوانسیون بروکسل با تفاوت‌های بسیار جزئی است، از متصدی حمل واقعی یا ثانوی یا طرف مجری یا هر نهاد مشابه دیگری، سخنی به میان نیامده است به همین دلیل نیز، حدود و ثغور تعهدات و مسئولیت‌های وی نیز به صورت واضح و شفاف، مشخص نیست؛ به همین دلیل جهت یافتن یک پاسخ قانع‌کننده در صورت مواجه شدن با چنین موضوعی می‌بایست به سایر قوانین و مقررات رجوع کرد. لاکن قبل از آن باید بررسی نمود که آیا دخالت اشخاص ثالث در فرآیند حمل و نقل، می‌تواند از میزان مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی کالا در صورت آسیب دیدن محموله‌های فرستنده کالا بکاهد یا خیر؟

بر اساس ماده ۳۸۶ قانون تجارت که مقرر نموده:

(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 ارسال‌کننده یا مرسل‌الیه و یا ناشی از تعلیماتی بوده که یکی از آنها داده اند و یا مربوط به حوادثی بوده که هیچ متصدی مواظبی نیز نمی‌توانست از آن جلوگیری نماید....).

اولاً، صرف اثبات نداشتن تقصیر از جانب متصدی حمل و نقل، سبب معاف شدن وی از مسئولیت ناشی از تلف یا نقصان کالا نمی‌شود؛ بلکه می‌بایست ثابت کند که سبب تلف یا نقصان کالا، ناشی از عیوب ذاتی کالا یا تقصیر طرف قرارداد است که به زیان خود اقدام کرده یا علت خارجی و احتراز ناپذیری ((قوه قاهره)) باعث آن بوده است؛ به همین دلیل نیز برخی از حقوقدانان مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل را نه (فرض تقصیر) بلکه (فرض مسئولیت) می‌دانند. (تقی زاده، ۱۳۸۹: ۱۷۸)

ثانیاً، با توجه به اینکه این مسئولیت ریشه قرار دادی دارد و ناشی از تعهدی است که متصدی حمل و نقل در برابر صاحب کالا نسبت به سالم رسانیدن کالا پذیرفته است، بنابراین حتی اگر متصدی حمل و نقل مباشرت تمام یا بخشی از فرآیند حمل و نقل را نیز به دیگری واگذار کند، همچنان مسوول سالم رسیدن کالا به مقصد است؛ چرا که مطابق قاعده کلی، (آمر)، مسوول اعمال نماینده خود و کسانی است، که در

بررسی مبنای مسئولیت طرف مجری در حمل و نقل دریایی کالا..... ۱۰۵

خدمت او می باشد (کاتوزیان، ۱۳۷۴: ۴۲۹)، چنان که ماده ۳۸۸ قانون تجارت در این زمینه مقرر می دارد:

متصدی حمل و نقل مسئول حوادث و تقصیراتی است که در مدت حمل و نقل واقع شده، اعم از اینکه خود مباشرت به حمل و نقل کرده و یا حمل و نقل کننده دیگری را مامور کرده باشد.....

مفاد این ماده اعم است از اینکه مامور و مباشر حمل، کارگر و نماینده متصدی حمل و نقل باشد یا شخص دیگری که به موجب قرارداد با متصدی حمل و نقل، این تعهد را بر عهده گرفته است (کاتوزیان، ۱۳۹۰: ۲۶) بنابراین در نتیجه تعهد ایمنی کالا، متصدی حمل و نقل مسئولیت افعال ماموران و نمایندگان خود و کسانی که مباشرت در حمل کالا را به موجب قرارداد جداگانه در برابر او بر عهده گرفته اند، به عهده دارد (امید، ۱۳۵۲: ۲۷۰).

البته به نظر می رسد آنچه که به موجب ماده ۳۸۸ قانون تجارت در باب مسئولیت متصدی حمل و نقل ناشی از فعل غیر بیان گردید، به موجب شق الف بند ۲ ماده ۵۵ قانون دریایی ایران، تا حدودی (تخصیص) خورده است؛ چرا که قانون گذار در شق الف بند ۲ ماده ۵۵ قانون دریایی ایران، عدم مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی را در قبال خسارت های وارده به محموله که ناشی از غفلت و قصور و یا عمل فرمانده و کارکنان و راهنمایان و یا مامور مجاز متصدی، به هنگام (دریانوردی) و (اداره امور کشتی) می باشد را مقرر نموده است.

حال که مشخص شد مسئولیت قراردادی متصدی حمل و نقل در برابر فرستنده کالا علی رغم دخالت شخص ثالث، اصولاً به قوت خود باقی است، آیا فرستنده کالا جهت وصول خسارت های وارده به خود، علاوه بر متصدی حمل و نقل، حق رجوع به شخص ثالثی که تلف یا نقصان یا گم شدن کالا توسط وی رخ داده است را دارد یا خیر؟

ید خدمه متصدی حمل و نقل و اشخاص ثالث طرف قرارداد با وی که تلف یا نقص یا گم شدن کالا، مربوط به آنهاست؛ نسبت به فرستنده کالا غاصبانه است، چرا که به واسطه عدم وجود رابطه قراردادی فی مابین آنها، مباشرت شخص ثالث در فرآیند حمل و نقل، بدون اذن فرستنده کالا بوده است. بنابراین فرستنده کالا علاوه بر اینکه می تواند از باب مسئولیت قراردادی به متصدی حمل و نقل رجوع کند، از باب قواعد ضمان قهری نیز حق رجوع به شخص ثالث دخیل در فرآیند حمل و نقل را دارد)

۱۰۶ تحقیقات حقوقی تطبیقی ایران و بین‌الملل، سال دوازدهم، شماره چهل و ششم، زمستان ۱۳۹۸

کاتوزیان، ۱۳۹۱: ۱۸۲). لاکن در صورت رجوع فرستنده به هر کدام از متصدی حمل و نقل یا شخص ثالث و دریافت خسارت خویش، حق رجوع وی به شخص دیگری ساقط می‌شود. النهایه مسئولیت ناشی از تلف یا نقص کالا بر ذمه شخص ثالث است؛ آنچنان که در فراز آخر ماده ۳۸۸ قانون تجارت نیز اشاره شده است.

۳- مبنای مسئولیت طرف مجری در حمل و نقل دریایی کالا از منظر

کنوانسیون های لاهه، هامبورگ و رتردام

در کنوانسیون های هامبورگ و رتردام گنجانده نشد؛ بلکه در این دو کنوانسیون به منظور تاکید بر بقای مسئولیت قراردادی متصدی حمل و نقل در مقابل فرستنده کالا در فرضی که متصدی حمل و نقل تمام یا بخشی از عملیات حمل و نقل را به اشخاص ثالث واگذر می‌کند، مقررات مفصلی تدوین گردید که در ادامه به بررسی آنها می‌پردازیم.

۳-۱) کنوانسیون هامبورگ:

در کنوانسیون هامبورگ نه تنها با توجه به بند ۱ ماده ۱۰ آن که مقرر نموده است: (هرگاه عملیات حمل یا بخشی از آن به یک متصدی حمل و نقل واقعی محول شود، اعم از اینکه چنین اختیاری برای متصدی حمل و نقل در قرارداد حمل و نقل دریایی کالا شناخته شده یا نشده باشد، متصدی حمل و نقل دریایی کالا طبق مفاد این کنوانسیون، کماکان مسئول کل حمل خواهد بود. برای آن بخش از فرآیند حمل که توسط متصدی حمل و نقل واقعی انجام شده است، متصدی حمل و نقل مسئول تعدی و تفریط متصدی حمل و نقل واقعی، مامور و نمایندگان وی که در اجرای وظیفشان صورت گرفته است میباشد). بقای مسئولیت متصدی حمل و نقل حتی در فرض انتقال یا سپردن تمام یا بخشی از فرآیند حمل و نقل به خدمه خویش یا متصدی حمل واقعی کاملاً محرز و مسلم است؛ بلکه زمانی که مسئولیت متصدی حمل و نقل و متصدی حمل و نقل واقعی هر دو مطرح باشد، این مسئولیت، به موجب بند ۴ ماده اخیر الذکر، (مشترک و تضامنی) است. هر چند این امر با توجه به بند ۶ ماده ۱۰ کنوانسیون هامبورگ، مانع حق رجوع ممکن بین متصدی حمل و نقل و متصدی حمل و نقل واقعی نمی‌شود. البته قاعده بقای مسئولیت متصدی حمل و نقل در فرض انتقال یا سپردن تمام یا بخشی از فرآیند حمل و نقل، به متصدی حمل واقعی قاعده ای آمره که بر خلاف آن نتوان توافق نمود، نیست. بلکه بر مبنای بند ۱ ماده ۱۱ کنوانسیون

هامبورگ، می توان عدم مسئولیت متصدی حمل و نقل را در مواردی که نقص، تلف، یا تاخیر در تحویل، ناشی از رخ دادن واقعه ای باشد، که کالا تحت حفاظت متصدی حمل واقعی است، شرط نمود. البته اثبات اینکه تلف، خسارت یا تاخیر در تحویل ناشی از واقعه مزبور می باشد، به موجب فراز آخر بند ۱ ماده ۱۱ کنوانسیون هامبورگ بر عهده متصدی حمل و نقل می باشد. اما در باب مبنای مسئولیت متصدی حمل واقعی در مقابل فرستنده کالا از منظر کنوانسیون هامبورگ، هر چند، به موجب بند ۲ ماده ۱۱ این کنوانسیون بر مسئولیت متصدی حمل واقعی در صورتی که نقص یا تلف یا تاخیر در تحویل ناشی از واقعه حادث شده در زمانی که کالا تحت حفاظت او بوده، تاکید شده است. با توجه به (بند ۲ ماده ۱۰) این کنوانسیون که مقرر نموده است: (کلیه مقررات این کنوانسیون حاکم بر مسئولیت متصدی حمل و نقل، در مورد مسئولیت حمل و نقل کننده واقعی نسبت به حملی که توسط او صورت گرفته است، نیز مجری می باشد). این شائبه پیش می آید که منظور تدوین کنندگان این کنوانسیون این بوده است که متصدی حمل واقعی نیز در مقابل فرستنده کالا دارای مسئولیت قراردادی است. (محمد قاید، ۱۹۹۲ : ۱۸۹) اما به نظر نمی رسد که چنین چیزی مورد نظر تدوین کنندگان کنوانسیون هامبورگ بوده باشد؛ چرا که هیچ گونه رابطه قراردادی فی مابین متصدی حمل واقعی یا خدمه متصدی حمل و نقل و فرستنده کالا وجود ندارد و فرستنده کالا تنها بر مبنای قواعد ضمان قهری و به لحاظ مسئولیت ناشی از فعل شخصی، می تواند بر علیه آنها طرح دعوا نماید. (عمر فؤاد، ۲۰۰۲ : ۱۱۷) هر چند با توجه به (بند ۲ ماده ۷) کنوانسیون هامبورگ و نیز (بند ۲ ماده ۸) از کنوانسیون اخیر الذکر و همچنین فراز آخر (بند ۲ ماده ۱۰) این کنوانسیون، مشروط بر اینکه تلف یا خسارت وارده از تقصیر عمدی یا سنگین متصدی حمل واقعی یا خدمه متصدی حمل و نقل ناشی نشده باشد، آنها می توانند از معافیتها و محدودیت های مسئولیت که متصدی حمل و نقل به موجب این کنوانسیون از آن برخوردار است، بهره مند شوند. امری که به نظر می رسد با قواعد حقوقی کشور ما ناسازگار باشد؛ چرا که ید اشخاص ثالث نسبت به فرستنده کالا غاصبانه است و ید غاصبانه در فرض تلف یا نقص کالا نه تنها تحت هر شرایطی مسؤول است، بلکه بر اساس قاعده فقهی (الغاصب یؤخذ به اشد الاحوال)، هیچ دفاعی نمی تواند حدود مسئولیت وی را کم یا زائل نماید. با وجود این، درج هرگونه شرط عدم مسئولیت یا محدود کننده مسئولیت از جانب متصدی حمل و نقل دریایی کالا در قرارداد حمل و نقل، چنانچه امکان طرح هیچ نوع دعوای

۱۰۸ تحقیقات حقوقی تطبیقی ایران و بین‌الملل، سال دوازدهم، شماره چهل و ششم، زمستان ۱۳۹۸

حقوقی علیه متصدی حمل و نقل واقعی در یک دادگاه صالح طبق (بندهای ۱ و ۲ ماده ۲۱) را از بین ببرد، طبق (بند ۱ ماده ۱۱) کنوانسیون هامبورگ بلا اثر خواهد بود.

۲-۳) کنوانسیون رتردام:

با توجه به مفاد ماده ۱۸ کنوانسیون رتردام که مقرر نموده است، متصدی حمل و نقل مسئول نقض تعهدات خود که بعلت فعل یا ترک فعل اشخاص زیر صورت گرفته است، می باشد:

الف) هر طرف مجری حمل،

ب) فرمانده یا خدمه کشتی،

پ) مستخدمین متصدی حمل و نقل یا طرف مجری حمل؛ یا

ت) هر شخص دیگری که بموجب قرارداد حمل، هر یک از تعهدات متصدی حمل و نقل کالا را اجراء کند یا متعهد شده که اجراء کند، تا حدودی که آن شخص به صورت مستقیم یا غیر مستقیم به درخواست، یا تحت نظارت متصدی حمل و نقل عمل می کند. و نیز بند ۱ ماده ۲۰ این کنوانسیون که مسئولیت متصدی حمل و نقل با طرف مجری را در صورتی که هر دو مسئول بروز زیان، خسارت یا تاخیر در تحویل کالا باشند را در مقابل فرستنده کالا از نوع تضامنی می داند؛ جای هیچ شک و تردیدی در بقای مسئولیت متصدی حمل و نقل در مقابل فرستنده کالا در فرض انتقال یا سپردن تمام یا بخشی از فرآیند حمل و نقل دریایی کالا به اشخاص ثالث از منظر کنوانسیون رتردام باقی نمی ماند. اما در باب مبنای مسئولیت طرف مجری در مقابل فرستنده کالا و حدود این مسئولیت، هر چند در مقررات رتردام به صراحت در این باب سخنی به میان نیامده است، اما با توجه به فقدان رابطه قراردادی فی مابین فرستنده کالا و طرف مجری در اینجا نیز همانگونه که در بررسی مقررات هامبورگ بیان گردید، باید گفت که در صورت تلف یا نقص کالا توسط طرف مجری، صرف نظر از اینکه فرستنده کالا می تواند به متصدی حمل و نقل از باب مسئولیت قراردادی رجوع کند، می تواند از باب مقررات ناظر به مسئولیت غیر قراردادی، به طرف مجری یا هر شخص ثالثی که ورود زیان منتسب به فعل زیانبار او بوده است، رجوع کند. البته طرف مجری بر اساس بند ۱ ماده ۴ مقررات رتردام و ماده ۱۹ از مقررات اخیرالذکر، محق به دفاعیات و حدود مسئولیت متصدی حمل و نقل به نحو مقرر در کنوانسیون رتردام است.

نتیجه گیری:

۱- طرف مجری که انجام دهنده تمام یا برخی از تعهدات متصدی حمل و نقل دریایی در مقابل فرستنده کالا است، هیچ گونه رابطه قراردادی یا کارگر و کارفرمایی با فرستنده کالا یا فرستنده اسمی یا طرف ناظر یا گیرنده کالا ندارد.

۲- با توجه به اینکه طرف مجری می بایست به صورت مستقیم یا غیرمستقیم، بنا به درخواست یا تحت نظارت یا کنترل متصدی حمل و نقل عمل کند، بنابراین هم می تواند یکی از خدمه متصدی حمل و نقل دریایی کالا باشد و هم شخصی که در راستای اصل آزادی قراردادی با متصدی حمل و نقل و به منظور انجام یکی از تعهداتش، قراردادی منعقد کرده است.

۳- در صورتی که انجام تمام یا بخشی از فرآیند حمل و نقل دریایی کالا تحت نظارت مستقیم یا غیر مستقیم متصدی حمل و نقل توسط اشخاص ثالث که هیچ گونه رابطه قراردادی با فرستنده کالا ندارند، صورت گیرد؛ (اعم از اینکه این اشخاص خدمه متصدی حمل و نقل باشند یا اینکه بر مبنای اصل آزادی قراردادی جهت انجام تمام یا بخشی از تعهدات متصدی حمل و نقل در مقابل فرستنده کالا، با متصدی حمل و نقل قراردادی منعقد نموده اند و در کنوانسیون هامبورگ تحت عنوان متصدی حمل واقعی و در کنوانسیون رتردام تحت عنوان طرف مجری از آنها یاد شده است) مسئولیت قراردادی متصدی حمل و نقل در مقابل فرستنده کالا در فرض تلف یا نقص کالا بر مبنای کنوانسیون های هامبورگ و رتردام کماکان به قوت خود باقی می ماند. لکن بر مبنای کنوانسیون بروکسل بقای مسئولیت متصدی حمل و نقل تا حدودی تخصیص خورده است. چرا که متصدی حمل و نقل، مسئول فقدان یا خسارت ناشی از غفلت و قصور و یا عمل فرمانده و کارکنان و راهنمایان و یا مامور مجاز خود به هنگام (دریانوردی و اداره امور کشتی) نخواهند بود.

۴- در صورت ورود خسارت به محموله موضوع قرارداد حمل و نقل دریایی در زمانی که کالا در تحت تصرف اشخاص ثالث بوده است، فرستنده کالا علاوه بر حق رجوع به متصدی حمل و نقل از باب مسئولیت قراردادی، می تواند به این اشخاص ثالث از باب قواعد ناظر به مسئولیت غیر قراردادی نیز رجوع کند. چرا که ید این اشخاص در مقابل فرستنده کالا غاصبانه است. هر چند بر مبنای کنوانسیون های هامبورگ و رتردام این اشخاص محق به دفاعیات و حدود مسئولیت متصدی حمل و

۱۱۰ تحقیقات حقوقی تطبیقی ایران و بین‌الملل، سال دوازدهم، شماره چهل و ششم، زمستان ۱۳۹۸

نقل هستند؛ امری که با قواعد ضمان قهری حاکم بر نظام حقوقی کشور ما در تعارض است.

۵- نظر به پیشرفتهای صنعتی و تکنولوژیکی که در امر حمل و نقل دریایی حاصل شده است، به نظر می‌رسد که قواعد کنوانسیون بروکسل دیگر جوابگوی نیازهای زمان حال نباشند، لذا نیاز است تا قانون‌گذار کشورمان نسبت به بازنگری در قانون دریایی کشور ما که در بخش حمل و نقل دریایی ترجمه کنوانسیون بروکسل است اقدام نماید.

منابع:

(۱) فارسی:

۱. امید، هوشنگ. (۱۳۵۲)، حقوق دریایی، جلد دوم، چاپ سوّم، تهران، مدرسه عالی بیمه.
۲. ایوامی، هاردی. (۱۳۷۵)، حقوق دریایی، جلد اول، چاپ دوّم، ترجمه منصور پورنوری، تهران، مهد حقوق.
۳. پورنوری، منصور. (۱۳۸۳)، حقوق دریایی در دادگاههای دریایی، چاپ اول، تهران، انتشارات مهد حقوق.
۴. تقی زاده، ابراهیم. (۱۳۸۹)، حقوق حمل و نقل دریایی، چاپ اول، تهران، مجد.
۵. سیمایی صراف، حسین - یاری، میثم. (۱۳۹۳)، تعهدات و مسئولیت های متصدی حمل و نقل دریایی در کنوانسیون روتردام؛ مطالعه تطبیقی با قانون دریایی ایران، کنوانسیون های بروکسل و هامبورگ، مجله تحقیقات حقوقی، شماره شصت و ششم.
۶. صدیق، حسن. (۱۳۹۵)، اصول کلی حقوق دریایی، چاپ دوم، تهران، جنگل.
۷. کاتوزیان، ناصر. (۱۳۷۴)، عقود معین، جلد اول، چاپ ششم، تهران، شرکت سهامی انتشار با همکاری شرکت بهمن برنا.
۸. کاتوزیان، ناصر. (۱۳۹۱)، قواعد عمومی قراردادها، جلد چهارم، چاپ دهم، تهران، شرکت سهامی انتشار.
۹. کاتوزیان، ناصر. (۱۳۹۰)، الزام های خارج از قرارداد، جلد دوم، چاپ نهم، تهران، شرکت سهامی انتشار.

(۲) منابع عربی:

۱۰. محمد قاید. (۱۹۹۲)، مسؤولية الناقل البحري للبضائع فی اتفاقية هامبورغ، الطبعة الثانية، القاهرة، دار النهضة العربية.
۱۱. عمر فؤاد. (۲۰۰۲)، إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية، الطبعة الأولى، القاهرة، دار النهضة العربية.

(۳) منابع انگلیسی:

۱۲. Aladwani, Talal Hamad. (۲۰۱۵), **A comparative study of the obligation of due diligence to provide a seaworthy vessel under the Hague / Hague-Visby Rules and the Rotterdam Rules**, P.h.d thesis, England, University of Plymouth.

۱۳. Berlingieri, Francesco.(۲۰۱۶) **A Comparative Analysis of the hague – visby rules, the hamburg rules and the Rotterdam rules**, available at: [http:// www.uncitral.org](http://www.uncitral.org).

۱۴. Berlingieri, Francesco.(۲۰۱۱), **The History of the Rotterdam Rules**, Conference The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea, An Appraisal of the "Rotterdam Rules" , Koc University. Available at: <https://www.springer.com>.

۱۵. Berlingieri, Francesco. Delebecque, Philippe . Fujita ,Tomotaka. Illescas, Rafael. Sturley, Michael. Van der Ziel, Gertjan. Von Ziegler, Alexander. Zunarelli,Stefano. **The Rotterdam Rules, an attempt to clarify certain concerns that have emerged**, available, at [http:// www.uncitral.org](http://www.uncitral.org)

۱۶. Girvin, Stephen.(۲۰۰۹), **Duties of Carriers, Exclusions and limitation of liability in International Maritime Law**, Conference the Korean Maritime Law Association, Seoul, South Korea. Available at <http://law.nus.edu.sg/wps/>.

۱۷. Mandić, Nikola - Skorupan Wolff, Vesna.(۲۰۱۷), **Maritime Performing Party under the Rotterdam Rules ۲۰۰۹**, International Maritime Science Conference, Organized by: Hydrographic Institute Of the Republic Of Croatia, University Of Split.

۱۸. M. Fehmi Ulgener. (۲۰۱۱), **Obligations and Liabilities of the Carrier**, Conference The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea, An Appraisal of the "Rotterdam Rules" , Koc University. Available at: [https : // www.springer.com](https://www.springer.com).

۱۹. Smeele, Frank. (۲۰۱۰), **The Performing Party in the Rotterdam Rules**, European Journal of Commercial Contract Law, Volume ۲, Numbers ۱-۲: ۷۲-۸۶.

۲۰. Wilson, John Furness. (۲۰۱۰), **Carriage of Goods by sea**, ^{۷ed}, , London, Pearson Longman.

۲۱. Dockrey, Martin.(۲۰۱۶), **Cases and Materials on the carriage of goods by sea**, ^{۴ed}, London, Routledge.

۲۲. Nikaki, Theodora.(۲۰۰۹), **The obligations of carriers to provide seaworthy ships and exercise care**, Conference A New Convention for the Carriage of Goods by Sea – The Rotterdam Rules, **Swansea University**, Lawtext Publishing, Available at: <https://cronfa.swan.ac.uk>