

مسئولیت و حقوق عامل حمل و نقل مرکب در معاهده ژنو ۱۹۸۰^(۱)

چکیده: عامل حمل و نقل مرکب، شخصی را گویند که در مقابل صاحب کالا، جابه جایی سالم کالا را از نقطه‌ای به نقطه دیگر توسط وسایل حمل‌گوناگون در ازای مبلغی متعهد می‌شود. نخستین پرسشی که از جهت حقوقی در مورد شخص اخیر مطرح می‌گردد مسئولیت اوست. نگاهی به این پرسش، موضوع بررسی این نوشتار است. گفته می‌شود که مسئولیت عامل، مبتنی بر تقصیر مفروض است؛ اما ارائه برداشت خاص از پاره‌ای عبارات معاهده ژنو موجب تردید جدی در صحت این گفتار شده است. به هر حال، عامل در صورت احراز مسئولیت، برای جبران خسارت از سقف قانونی بهره‌مند می‌باشد، و در صورت تقصیر عمدی و سنگین این سقف ساقط می‌شود که این فکر از ابداعات معاهده مزبور است. بنابراین، بررسی نوع، ماهیت، حدود و سقوط مسئولیت عامل حمل و نقل مرکب، موضوع بررسی نخستین بحث ماست (۱) در مبحث بعدی از ما به ازای مسئولیت؛ یعنی حقوق دریافت کرایه، بررسی و دریافت غرامت در صورت اظهارات نادرست و نیز حق تخلیه و به عبارتی از امتیازات عامل در مقابل صاحب کالا (۲) سخن می‌رود. این نگاه با ارائه نتیجه‌گیری مختصر خاتمه می‌پذیرد.

حمل و نقل مرکب، نوعی از حمل و نقل است که در آن محموله بدون اینکه وقعه‌ای در وضعیت حمل آن به وجود آید؛ توسط وسایط حمل و نقل متفاوت تحت مسئولیت شخصی واحد از محلی به محل دیگر جابه‌جا می‌شود. اگرچه این نوع حمل و نقل ترکیبی

از انواع حمل و نقل است؛ ولی متفاوت از هر یک از آنها بوده و در واقع، به معنای استفاده بهینه از امکانات انواع حمل و نقل است. از آنجا که آشنایی با این سیستم می‌تواند چه به لحاظ تئوری و چه به لحاظ عملی، به هنگام بروز اختلاف و طرح دعاوی، مفید واقع شود؛ بنابراین در این نوشتار کوشش شده است که در صورت امکان به طور اختصار پس از معرفی عامل حمل و نقل مرکب (۲)؛ مسؤلیت و حقوق وی در دو بخش مورد بررسی قرار گیرد. مطابق بند ۲ ماده ۱ معاهده ژنو (۱۹۸۰) (۳): «عامل حمل و نقل مرکب، عبارت است از هر شخصی که به حساب خود یا توسط شخص ثالث یک قرارداد حمل و نقل مرکب منعقد کرده و مسؤلیت اجرای آن را به عهده می‌گیرد و به عنوان مأمور یا نماینده فرستنده یا حمل‌کننده‌های شرکت‌کننده در عملیات حمل و نقل مرکب عمل نمی‌کند.» با توجه به اینکه حرفه عامل حمل و نقل مرکب از جهت حقوقی، به خوبی تعریف و تبیین نشده است، بنابراین هر شخص اعم از حقیقی یا حقوقی می‌تواند به این حرفه، اشتغال ورزد. در حال حاضر، مؤسسات حمل و نقل دریایی، زمینی، ترانزیترها^۱ و فورواردرها^۲ در کشورهای مختلف اقدام به ارائه چنین خدماتی می‌کنند. آنچه حائز اهمیت می‌باشد این است که ارائه‌دهندگان این نوع خدمات باید علاوه بر داشتن مهارت و کاردانی لازم و تجربه کافی در ترکیب انواع حمل و نقل، از توانایی مالی و تجهیزات لازم برخوردار بوده و دارای نمایندگی‌های متعدد در محل‌های مختلف باشند. از آنجا که اهم وظایفشان نیز تنظیم همکاری افراد و مؤسسات گوناگون در زنجیره حمل و نقل است، پس لازمه موفقیت‌شان داشتن شناخت قابل توجهی از انواع حمل و نقل تک‌نوعی است.

با توجه به توضیحات داده شده می‌توان گفت عامل حمل و نقل مرکب، شخصی حقیقی یا حقوقی است که عملیات حمل و نقل را از ابتدا تا انتها سازماندهی کرده، به عنوان طراح عملیات؛ مسیر مناسب، نوع حمل و نقل و متصدی حمل مطمئن را انتخاب می‌کند و از آنجا که مسؤلیت جابه‌جایی کالا را از مبدأ تا مقصد بر عهده دارد، موظف است تا با برنامه‌ریزی صحیح و دقیق و انعقاد قراردادهای جداگانه به نام خود با سایر متصدیان حمل و نقل، محموله مورد قرارداد را سالم و سرقرار (به موقع) به مقصد برساند. اگرچه ممکن است که عامل حمل و نقل مرکب، عمل جابه‌جایی را در بخشی از

مسیر به شخصه انجام دهد؛ ولی معمولاً عملیات حمل کالا توسط نمایندگان و مأموران وی یا سایر متصدیان حمل و نقل که طرف قرارداد جداگانه با او هستند، صورت می‌گیرد. با توجه به اینکه مسئولیت حمل کالا به طریق مرکب از مبدأ تا مقصد بر عهده اوست، فقط مخاطب صاحب کالا (مشری) نیز خود او خواهد بود. براین اساس، عامل حمل و نقل مرکب دارای دو چهره است: از یک طرف در مقابل فرستنده متعهد به جابه‌جایی کالا از مبدأ تا مقصد است و جمع‌آوری، بارگیری، انجام عملیات گمرکی و ارسال کالا را بر عهده دارد و با توجه به تراکم و شلوغی بنادر و سهولت و روانی جاده‌ها (یا بالعکس) بهترین مسیر را انتخاب می‌کند. در صورت بروز حوادث غیرمنتظره از قبیل اعتصاب و موانع دیگر، مسیر را تغییر می‌دهد و از طرف دیگر در ارتباط با مقاطعه‌کاران و متصدیان حمل و نقل تک‌نوعی است که در این چهره در تنظیم و انعقاد قرارداد با آنها جلوه‌گر می‌شود. به عبارت دیگر، عامل در قالب چهره دوم به مثابه مالک ظاهری، نقش نایب و نماینده را از جانب مالک اصلی کالا ایفا می‌کند.

کشورهای عقب نگاه داشته شده که همواره نگران توسعه اقتصادی خود هستند و بر تأثیرات حمل و نقل مرکب در بخش‌های گمرک، بنادر، فرودگاه‌ها، بیمه، اشتغال و... واقف‌اند؛ به هنگام وضع معاهده ژنو ۱۹۸۰ حساسیت خاص خود را در مورد وضع قواعد ملی راجع به حمل و نقل مرکب ابراز داشتند. درواقع، نگرانی این کشورها، این است که آرایه خدمات گوناگون که لازمه اجرای حمل و نقل مرکب است، از طرف کمپانی‌های بین‌المللی موجب دخالت ناروای آنها در اقتصاد شکننده‌شان شود. سرانجام نیز به خواسته خود رسیدند، مطابق بند ۲ ماده ۴ معاهده ژنو: «این کنوانسیون به حقوق کشورها در وضع قواعد و کنترل عملیات حمل و نقل مرکب و عاملین آن در سطح ملی و نیز به حق در نظر گرفتن موازین راجع به نظرخواهی - به‌ویژه قبل از ورود فن‌آوری و خدمات جدید - از عاملین حمل و نقل مرکب، صاحبان کالا، سازمان‌های صاحبان کالا و مقامات ذی‌ربط ملی در مورد شرایط و نحوه بهره‌برداری، اعطای پروانه برای عاملین حمل و نقل مرکب، مشارکت در حمل و هر اقدام دیگری در جهت نفع اقتصادی و تجاری ملی، خدشه‌ای وارد نمی‌کند.» و مطابق بند ۳ همین ماده: «عامل حمل و نقل مرکب خود را با قوانین جاری کشور محل عملیات و مقررات این کنوانسیون وفق می‌دهد.» پس از

یافتن آگاهی مختصر در مورد عامل حمل و نقل مرکب، به منظور تشریح بیشتر وضعیت حقوقی او، لازم است که حقوق و تعهدات وی مورد بررسی قرار گیرد؛ بنابراین در ابتدا از مسؤلیت عامل حمل و نقل مرکب (یکم) و سپس از امتیازات و حقوق او (دوم) سخن گفته می‌شود.

مبحث یکم. مسؤلیت عامل حمل و نقل مرکب

از بحث برانگیزترین و مهم‌ترین نکات در زمینه مسؤلیت، نوع، مبنا و سپس حدود آن است که در معاهده ژنو نیز بخش عمده‌ای از قواعد به آن اختصاص داده شده است.

الف. نوع مسؤلیت

یکی از اهداف دنبال شده در معاهده ژنو ۱۹۸۰ این بود که در تعیین نوع مسؤلیت عامل، نظامی برقرار شود که پاسخگوی انتظارات تجاری کلیه کشورها به ویژه کشورهای صاحب کالا باشد. فکر حاکم در این معاهده این بود که به موقعیت نسبی برتر متصدیان حمل و نقل در مقابل صاحبان کالا خاتمه داده شده و از این پس افراد اخیر مورد اجحاف متصدیان حمل و نقل قرار نگیرند.

قابل ذکر است که در خصوص تعیین نوع مسؤلیت عامل دو طرز تفکر وجود داشته است؛ یکی نظام زنجیره‌ای و دیگری نظام یکنواخت.

۱. نظام زنجیره‌ای

در این نظام، نوع مسؤلیت عامل همان است که بر حمل و نقل تک‌نوعی در محل ورود خسارت حاکم است.

چنانچه خسارت در مسیر دریایی رخ دهد، مسؤلیت عامل، همان مسؤلیت متصدی حمل و نقل دریایی خواهد بود و اگر خسارت در مسیر جاده‌ای رخ دهد، مسؤلیت عامل، همان مسؤلیت متصدی حمل و نقل جاده‌ای خواهد بود. بنابراین مطابق این نظام، مسؤلیت عامل براساس کنوانسیون‌های حمل و نقل بین‌المللی تک‌نوعی تعیین می‌شود. در حالتی که محل ورود خسارت مشخص نباشد، خسارت وارده به

صاحب کالا قابل جبران نخواهد بود.

مهم‌ترین مزیت این نظام این است که عامل، کمتر یا بیشتر از آنچه متصدی حمل و نقل تک‌نوعی ملزم به پرداخت آن است، ملزم نخواهد بود.

از جمله ایرادهای وارد بر این سیستم این است که خسارت‌های پنهان مطابق این سیستم جبران نشده باقی می‌ماند و از آنجایی که در حمل و نقل توسط کانتینر، خسارات وارده در اغلب موارد از همین نوع است، نارسایی آن هویدا است.

عدم امکان شناخت قبلی مشتری از میزان مسئولیت عامل بر حسب ورود خسارت متغیر سیستم است، زیرا نوع و میزان مسئولیت عامل بر حسب محل ورود خسارت متغیر خواهد بود. به عبارتی دیگر، مقدار غرامت دریافتی صاحب کالا بر حسب اینکه خسارت وارده در مسیر دریایی یا ریلی یا جاده‌ای رخ دهد، کاملاً متفاوت خواهد بود. به طور مسلم، این تفاوت‌ها برای مالک کالا غیرقابل درک است. با وجود ایرادهایی که متوجه این سیستم است اما رویه عملی مدت‌ها منطبق بر آن بوده است.

۲. نظام یکنواخت

عامل در این نوع نظام مسئولیتی، بدون توجه به محل ورود خسارت در حد معینی پاسخگوی خسارت است.

مهم‌ترین مزیت این نوع مسئولیت این است که از تفاوت‌های ناهماهنگ نظام‌های حقوقی می‌کاهد و یک نظام حقوقی یکنواخت را حاکم می‌گرداند. این نوع مسئولیت پاسخی به هدف دنبال شده در معاهده ژنو است؛ زیرا شخص واحد که اجرای قرارداد حمل و نقل مرکب را به عهده می‌گیرد؛ در کل مسیر بدون توجه به محل ورود خسارت دارای مسئولیت مشابهی است. بنابراین، اعمال این سیستم به صاحب کالا این امکان را می‌دهد که پیش‌تر مقدار خسارت دریافتی را پیش‌بینی کند.

اما از جمله ایرادهای وارد بر این سیستم، این است که در صورتی که محل ورود خسارت مشخص شود این نظام با نظام مسئولیتی حاکم بر مسیر محل ورود خسارت در تعارض قرار می‌گیرد. ایراد دیگر وارد بر این سیستم این است که اگر دو محموله مشابه یکی از طریق حمل و نقل مرکب و دیگری از طریق حمل و نقل تک‌نوعی ارسال شود؛

حتی اگر خسارت وارده هم‌زمان و در محل مشابه وارد شود، با وجود این، میزان غرامت متفاوت خواهد بود؛ به عبارتی دیگر ناهماهنگی در مورد نظام تعهداتی در زمینه حمل و نقل تشدید می‌شود.

در معاهده ژنو ۱۹۸۰ نظام یکنواخت با مراجعه به نظام زنجیره‌ای در مورد مبلغ غرامت پذیرفته شده است (ماده ۱۶ معاهده ژنو). به عنوان مثال، چنانچه خسارت در قالب یک قرارداد حمل و نقل مرکب در مسیر هوایی وارد شود؛ مسئولیت عامل، تابع معاهده ژنو ۱۹۸۰ و سقف غرامت، تابع معاهده ورشو خواهد بود.

ایراد وارد بر نظام پذیرفته شده در معاهده ژنو این است که عامل، در مقابل صاحب کالا مطابق کنوانسیون ژنو پاسخگو خواهد بود ولی متصدیان حمل و نقل تک‌نوعی در مقابل عامل مطابق کنوانسیون‌های حمل و نقل بین‌المللی تک‌نوعی پاسخگو خواهند بود. بنابراین عامل در مواردی منتفع و در مواردی متضرر خواهد شد؛ زیرا مبالغ دریافتی از متصدیان حمل و نقل در مقایسه با مبالغ پرداختی به صاحبان کالا، در پاره‌ای اوقات بیشتر و برعکس در پاره‌ای دیگر از اوقات کمتر است. ماده ۱۹ کنوانسیون، این وضعیت نامتناسب را تشدید کرده است. مطابق این ماده، عامل باید از مالک کالا در بالاترین سطح، بین سطوح مسئولیت مقرر در معاهده «ژنو» و معاهدات حمل و نقل بین‌المللی تک‌نوعی قابل اعمال، جبران خسارت کند؛ بدون اینکه بتواند شاهد جبران آنها باشد. به عنوان مثال، چنانچه خسارت وارده در بخش دریایی صورت گرفته باشد؛ با توجه به اینکه سقف مسئولیت متصدی حمل دریایی مطابق معاهده بروکسل (لاسه) ۱۹۲۴ در مقایسه با سقف مسئولیت عامل مطابق معاهده ژنو پائین و از موارد معافیت متعددی برخوردار بوده، پرواضح است که عامل متضرر، خسارت متحمله را از طریق افزایش کرایه جبران خواهد کرد. به بیانی دیگر، این سیستم افزایش کرایه‌ها را به دنبال خواهد داشت.

ب. مبنای مسئولیت

مطابق ماده ۱۶ معاهده:

عامل حمل و نقل مرکب در صورتی مسئول زیان ناشی از تلف، خسارت وارده به

کالا و همچنین تأخیر در تحویل است که واقعه موجب تلف، خسارت یا

تأخیر، طی مدتی که حسب ماده ۱۴، کالا تحت حفاظت او بوده، رخ داده باشد، مگر اینکه عامل حمل و نقل مرکب ثابت کند که خود او، مأمورین یا نمایندگانش یا هر شخص دیگر یاد شده در ماده ۱۵، کلیه اقداماتی را که به طور معقول جهت احتراز از واقعه و پیامدهای آن لازم بوده، به عمل آورده‌اند.

بنابراین، عامل حمل و نقل مرکب نه فقط مسؤول اعمال و تقصیرات شخصی خود است؛ بلکه مسؤول اعمال و تقصیرات نمایندگان، مأموران و اشخاصی است که از خدماتشان در اجرای قرارداد حمل و نقل مرکب استفاده می‌کند.

او مسؤول زیان ناشی از تلف، خسارت وارد به کالا و نیز تأخیر در تحویل است؛ مگر اینکه ثابت کند که خود او و هیچ‌یک از مأموران، نمایندگان و واسطه‌ها مرتکب تقصیری نشده و کلیه احتیاط‌های لازم را جهت احتراز از واقعه خسارت‌زا به عمل آورده‌اند. پس مسؤولیت عامل، مبتنی بر تقصیر با معکوس بودن بار اثبات دعوی است. (۴) به دیگر سخن، مبنای مسؤولیت، تقصیر مفروض است و زمانی متوجه عامل است که زیان، طی مدتی که کالا تحت حفاظت اوست، وارد شده باشد و رابطه علیت بین زیان وارده و تقصیر مفروض وجود داشته باشد. اثبات بی تقصیری عامل، نمایندگان، مأموران و سایر افرادی که او از خدماتشان در اجرای قرارداد حمل و نقل مرکب استفاده کرده است، برای رهایی او از مسؤولیت کفایت نمی‌کند؛ بلکه مضافاً باید ثابت کند که کلیه احتیاط‌های لازم جهت احتراز از واقعه خسارت‌زا نیز به کار گرفته شده است. به دیگر تعبیر، رعایت یک سری موازین که از جانب یک فرد معقول (پدر خوب خانواده) انتظارش می‌رود، از جانب عامل و عوامل او به عمل آمده است، بنابراین در ابتدا بار اثبات عدم وجود تقصیر به عهده عامل است؛ یعنی کسی که بر او فرض تقصیر وجود دارد.

سؤالی که در این مورد مطرح می‌شود، این است که آیا عامل در راستای اثبات بی تقصیری خود، مکلف به تعیین علت خسارت هم هست یا خیر؟ در پاسخ به این پرسش اتفاق نظر وجود ندارد.

به نظر پروفیسور رودیر^۱، عامل تکلیفی در تعیین علت خسارت ندارد، کافی است که

بی‌تقصیری خود و واسطه‌ها را ثابت کند و نشان دهد که خود و واسطه‌ها کلیه اقدامات معقول را جهت احتراز از واقعه خسارت‌زا به کار برده‌اند. این استاد فرانسوی، توجیه نظر خود را در حمل‌ونقل کانتینر می‌بیند؛ زیرا بررسی وضعیت کالا در چنین حالتی آسان نیست (۵). به نظر عده‌ای دیگر، عامل باید علت خسارت را مشخص کند زیرا برای اثبات اینکه او کلیه اقدامات منطقی را جهت احتراز از واقعه خسارت‌زا به عمل آورده و این امر که خنثی نمودن واقعه خارج از ید او بوده، ضروری است که علت خسارت را تعیین کند. به عبارتی دیگر، برای اثبات رعایت احتیاط لازم جهت احتراز از واقعه خسارت‌زایی جز تعیین و نشان دادن واقعه خسارت‌زا نخواهد داشت. هر دو عنصر در عمل، غیرقابل تفکیک‌اند. رعایت موازین برای احتراز از واقعه خسارت‌زا، واقعه‌ای که علتش موجب براءت عامل از مسؤلیت است، تابع طبیعت کالا، بسته‌بندی و شرایط دیگری نظیر اعتصاب و حوادث غیرمترقبه است. اثبات بی‌تقصیری عامل عملاً از طریق اثبات این واقعه ممکن می‌شود، وقایعی که در برخی از کنوانسیون‌ها از جمله بروکسل تحت عنوان موارد استثناء یاد شده است. (۶) رویه قضائی حاکم در فرانسه، متصدی حمل‌ونقل هوایی را در مواقعی که علت خسارت نامشخص است، معاف از مسؤلیت نمی‌داند. (۷) به نظر می‌رسد که برداشت دوم عادلانه‌تر و با واقعیات سازگاری بیشتری داشته باشد؛ زیرا صاحبان کالا را در برابر متصدیان حمل‌ونقل در موقعیت بهتری قرار داده و این امر عادلانه است؛ زیرا حمایتی از طرف ضعیف قرارداد است، چرا که زبان‌های با منشأ نامعلوم به عهده متصدیان حمل‌ونقل باقی می‌ماند. نیز با واقعیات عملی موافق است؛ زیرا متصدیان حمل‌ونقل برای اثبات و تعیین علت خسارت در جایگاه بهتری قرار گرفته‌اند تا صاحبان کالا که نسبت به مسائل فنی حمل‌ونقل به‌طور عموم بیگانه‌اند. (۸) شدت و ملایمت این سیستم در حد وسیعی به برداشت رویه قضائی از عبارت «اقدامات معقول» بستگی خواهد داشت؛ عبارتی که مسؤلیت عامل منوط به مفهوم آن است. فرض کنیم علت واقعه که موجب زیان است، ناشناخته باشد، در این صورت رویه قضائی می‌تواند عدم شناخت علت واقعه را به عدم اثبات انجام «اقدامات معقول» تعبیر کند که بدین ترتیب معافیت از مسؤلیت، منوط به تعیین علت واقعه خواهد بود و فرض تقصیر به فرض مسؤلیت مبدل خواهد شد؛ چنین تفسیری در

مبحث حمل و نقل هوایی نیز پذیرفته شده است. البته نباید از نظر دور داشت که از یک طرف در حمل و نقل هوایی حیات انسان‌ها مطرح بوده و در حمل و نقل مرکب نقل و انتقال اموال مهم است و از طرف دیگر عبارت انتخابی در معاهده ورشو (اقدامات لازم) نسبت به عبارت مقرر در معاهده ژنو (اقدامات معقول) از حدت کمتری برخوردار است. (۹)

عامل، مسؤل تلف و زیان وارد به کالا طی مدت زمه‌نی است که کالا تحت حفاظت او قرار دارد و فرض بر تقصیر اوست. در صورتی رهایی پیدا می‌کند که ثابت کند تقصیری مرتکب نشده و رعایت اقدامات معقول را جهت احتراز از واقعه و پیامدهای آن به عمل آورده است که اثبات این امر مستلزم مشخص کردن علت خسارت است. بنابراین رهایی عامل از مسؤلیت، زمانی تحقق می‌یابد که واقعه خسارت‌زا غیر مترقبه بوده، ناشی از تقصیر یا عمل فرستنده (گیرنده) یا ناشی از دستورات شخص صلاحیت‌دار دیگر یا اینکه ناشی از طبیعت خود کالا بوده است.

عامل به نسبت تأثیر علت خسارت‌زای قابل انتساب به او پاسخگوست. بنابراین، اگر بعضی از علل خسارت‌زا از موارد معافیت و برخی دیگر موارد موجب مسؤلیت باشند، تأثیر هر دو سری عوامل در ایجاد خسارت مورد توجه قرار خواهند گرفت. (۱۰) البته اثبات موارد معافیت و تعیین سهم و نقش این موارد در تحقق خسارت به عهده عامل است. همچنین مطابق ماده معاهده ژنو: «هرگاه تقصیر یا غفلت عامل حمل و نقل مرکب، نمایندگان یا مأمورین او یا هر شخص دیگر مقرر در ماده ۱۵ به همراه علت دیگری موجب تلف، خسارت یا تأخیر در تحویل گردد، عامل، مسؤل نیست مگر تا حدی که تلف، خسارت یا تأخیر، قابل انتساب به تقصیر یا غفلت او باشد، مشروط بر اینکه عامل حمل و نقل مرکب، میزان تلف، صدمه یا تأخیر در تحویل را که قابل انتساب به او نیست، ثابت کند.»

نکته مهم دیگر اینکه فرض بر تقصیر عامل است، به شرط اینکه تقصیر او مؤثر در ایجاد خسارت باشد، بنابراین چنانچه تقصیر عامل هیچ‌گونه خسارتی را به دنبال نداشته باشد، او مسؤل نخواهد بود.

مطابق ماده ۱۴ معاهده، مسؤلیت عامل محدود به زمانی است که کالا تحت حفاظت او می‌باشد. به عبارتی دیگر این مسؤلیت از لحظه تحویل گرفتن کالا تا لحظه

تحويل دادن آن متوجه عامل خواهد بود. بنابراین این پرسش مطرح می‌شود که شروع و پایان این مدت دقیقاً چه زمان‌هایی است؟ آیا زمان صدور بارنامه می‌تواند مبدأ این مدت محسوب شود یا خیر؟ به نظر می‌رسد که تحويل گرفتن یک عمل حقوقی است که می‌تواند متفاوت از زمان صدور بارنامه باشد. شروع این مدت موقعی است که امکان اعمال نظارت و کنترل کالا توسط عامل یا نمایندگان او موجود باشد و پایان این مهلت موقعی است که عملاً نظارت و کنترل کالا توسط عامل میسر نباشد. (۱۱)

زمان تحويل گرفتن کالا لحظه انتقال مسؤولیت به عامل حمل و نقل مرکب و لحظه شروع اجرای قرارداد حمل و نقل مرکب است. و آن عملی حقوقی است که با اراده عامل تحقق می‌یابد، احراز آن با توسل به قراین نظیر بررسی وزن، تعداد بسته‌ها، علایم و تطابق آنها با اظهارات فرستنده صورت می‌گیرد. اغلب این لحظه با لحظه صدور بارنامه قید شروط روی بارنامه مصادف بوده و در حالت استثناء با عمل مادی بارگیری منطبق است. (۱۲) و همین طور باید به این امر دقت کرد، تخلیه که یک عمل مادی است با تحويل دادن که یک عمل حقوقی است، خلط نگردد. (۱۳) تحويل دادن، لحظه پایان مسؤولیت عامل است. این لحظه، نقطه شروع مرور زمان و محاسبه تأخیر احتمالی است.

تعیین لحظات تحويل گرفتن و تحويل دادن به اراده طرفین قرارداد گذارده شده است که از این بابت برخی اظهار نگرانی کرده‌اند؛ زیرا ممکن است طرف قوی‌تر قرارداد؛ یعنی عامل، لحظه تحويل گرفتن را به تأخیر و لحظه تحويل دادن را در قرارداد به جلو انداخته و بدین ترتیب زمان مسؤولیت خود را کوتاه کند. (۱۴) به هر حال تعیین لحظه و محل تحويل، بستگی به اراده طرفین در قرارداد دارد و در غیر این صورت، زمان و محل تحويل واقعی، ملاک خواهد بود. مطابق ماده ۱۴ کنوانسیون ژنو:

۱. براساس این کنوانسیون مسؤولیت عامل حمل و نقل مرکب در مورد کالا از لحظه تحويل گرفتن کالا تا لحظه تحويل دادن آن خواهد بود.

۲. از نظر این ماده، مدت زمانی که کالا تحت حفاظت عامل حمل و نقل مرکب محسوب می‌شود به قرار زیر است:

الف. از لحظه‌ای که عامل حمل و نقل مرکب کالا را از اشخاص زیر تحويل می‌گیرد: یک. فرستنده یا شخصی که به حساب او عمل می‌کند. دو. یک مقام ذی صلاح یا شخص

ثالث دیگری که حسب مقررات حاکم در محل تحویل گرفتن کالا، باید کالا جهت حمل به او سپرده شود. ب. تا لحظه‌ای که عامل، کالا را به یکی از اشکال زیر تحویل می‌دهد: یک. سپردن کالا به گیرنده دو. در مواردی که گیرنده از تحویل گرفتن کالا امتناع می‌کند، قرار دادن کالا در اختیار وی مطابق قرارداد، قوانین یا عرف تجاری حاکم در محل تحویل سه. تحویل به یک مقام ذی صلاح یا شخص ثالثی که مطابق مقررات حاکم در محل تحویل باید کالا به او سپرده شود. کنوانسیون در مادهٔ اخیرالذکر با قید عبارت قراردادن کالا در اختیار گیرنده مطابق قرارداد، برای طرفین قرارداد در مورد لحظهٔ تحویل، آزادی کامل قایل شده است؛ امری که در بسیاری از کشورها تابع قواعد آمره است.

مطابق مادهٔ ۱۶ معاهدهٔ ژنو عامل، مسئول زیان ناشی از تلف، خسارت وارد به کالا و نیز تأخیر در تحویل کالا است. بنابراین وقتی هیچ‌یک از کالاهای به‌عهده گرفته شده، تحویل داده نشوند (تلف کلی) و نیز وقتی کمبود وجود داشته باشد (تلف جزئی) و همین‌طور وقتی که کالا در هنگام تحویل آن از عامل به گیرنده در مقایسه با وضعیت زمان تحویل گرفتن آن در وضعیت بدتری باشد (نقصان) و همچنین وقتی تحویل با تأخیر صورت می‌گیرد، عامل، مسئول زیان وارده می‌باشد. امروزه، مسئولیت ناشی از تأخیر در تحویل به عنوان یک اصل در اغلب معاهدات بین‌المللی حمل و نقل پذیرفته شده است. نقض تعهد قراردادی، اعم است از عدم اجرای قرارداد (کلی و جزئی)، سوء اجرا، و اجرای با تأخیر آن. (۱۵) تحقق تأخیر مستلزم وجود مهلت است که امری قراردادی می‌باشد و عدم رعایت آن، موجب مسئولیت عامل می‌شود. مدت نیز با توجه به طول مسیر و نوع و کارایی وسایط حمل و نقل، متغیر است. در حمل و نقل دریایی، زمان کشتی‌های بادی، مسئولیت متصدی حمل دریایی از بابت تأخیر قابل تصور نبوده است. در این نوع حمل و نقل که مسیر طولانی و موضوع حوادث متعدد هم بود، مهلت به عنوان یک عامل فرعی در قرارداد حمل و نقل دریایی مطرح بوده است، به همین علت است که از آن در معاهدهٔ بروکسل ۱۹۲۴ سخنی نرفته است. البته این بدان معنی نیست که از تأخیر به عنوان علت مسئولیت صرف نظر شده است؛ بلکه آن را تابع سیستم خاص قرار نداده است و گرنه در صورت وجود تأخیر و ورود خسارت، جبران خسارت مطابق قواعد کلی حقوق صورت می‌گیرد.

امروزه مدت در انواع حمل و نقل به عنوان یک عامل اقتصادی جهت جلب مشتری مطرح می‌باشد. مطابق بند ۲ و ۳ ماده ۱ تأخیر وقتی صورت می‌گیرد که کالا در زمان توافق شده و در غیر این صورت در مدت معقول؛ یعنی مدتی که برای حمل کالا توسط یک عامل حمل و نقل مرکب جدی به طور معقول با توجه به شرایط و اوضاع و احوال موجود، در نظر گرفته می‌شود، تحویل نشده باشد. زیان ناشی از تأخیر در تحویل به طور قطع شامل خسارت مادی وارد به کالا است ولی آیا شامل خسارت اقتصادی ناشی از تأخیر نیز می‌شود؟ به عنوان مثال، زیان ناشی از عدم اجرای قرارداد فروش کالای موضوع تأخیر در تحویل یا کاهش قیمت کالا را در بر می‌گیرد؟ با توجه به نحوه نگارش ماده ۱۶ به نظر می‌رسد که این نوع خسارت‌ها نیز در قالب کنوانسیون توسط عامل قابل جبران باشد و گرنه جبران آن باید مطابق قواعد عام حقوق صورت گیرد که در این صورت رعایت سقف قانونی مسئولیت مطرح نخواهد بود و طرفین نیز با برخورداری از اصل آزادی اراده با درج شرط می‌توانند خود را از پرداخت این نوع خسارت‌ها مصون کنند. در هر حال برای اینکه مسئولیت ناشی از تأخیر پذیرفته شود، باید بین خسارت و تأخیر، ارتباط مستقیم وجود داشته باشد. (۱۶)

در صورت وجود نقصان یا کمبود ناشی از تأخیر در تحویل، این سؤال مطرح می‌شود که جبران نقصان یا کمبود حاصله تابع نظام حاکم بر تأخیر خواهد بود یا تابع نظام حاکم بر نقصان و کمبود؟ دیوان عالی کشور فرانسه در حمل و نقل جاده‌ای، راه حل اولی را پذیرفته است.

در صورتی که تأخیر از حد معینی تجاوز کند، دیگر تأخیر نباید به حساب آید؛ بلکه باید تلف کالا محسوب شود. در این رابطه بند ۳ ماده ۱۶ معاهده ژنو مقرر می‌دارد:

«اگر کالا آن‌گونه که در بند ۲ این ماده مقرر شده است، ظرف مدت ۹۰ روز

متوالی پس از تاریخ تحویل مقرر، تحویل داده نشده باشد، شخص ذی‌حق

می‌تواند کالا را مفقود شده تلقی کند.»

ج. حدود مسئولیت عامل حمل و نقل مرکب (جبران خسارت) و موارد عدم

تحدید مسئولیت

مطابق قواعد عام حقوق، بدهکار قراردادی ملزم به جبران کلیه خسارات و منافع

فوت شده است؛ خسارات و منافع می که در هنگام انعقاد قرارداد قابل پیش بینی است، امری که جز در حالت تقصیر عمدی و تقصیر سنگین با توافق قابل محدود شدن است. برخلاف این قاعده حقوقی معمول، در حقوق حمل و نقل از جمله در معاهده ژنو، جبران خسارت دارای سقف قانونی است که رعایت آن جنبه آمره دارد و شرط خلاف آن به ضرر مالک کالا پذیرفته نیست. به عبارتی دیگر، شرطی که به موجب آن سقف خسارت افزایش داده شود صحیح تلقی می‌گردد؛ یعنی نظم عمومی به صورت یک طرفه عنوان شده است. چنانچه شرط به نفع صاحب کالا باشد، در جهت نظم و اگر برخلاف منافع صاحب کالا باشد، برخلاف نظم بوده و باطل تلقی می‌شود.

مطابق ماده ۲۸ کنوانسیون، آوردن هر شرطی که موجب عدم اجرای هر یک از مواد کنوانسیون گردد باطل است. بنابراین شرط عدم مسئولیت و شرط تحدید مسئولیت عامل برخلاف مقررات کنوانسیون باطل و بلااثر است. مسلماً شرطی که مسئولیت عامل را نسبت به آنچه در کنوانسیون مقرر شده است تشدید کند، صحیح و لازم الاجراست. در ازای مسئولیت نسبتاً سنگینی که در کنوانسیون برای عامل مقرر شده و با توجه به اینکه از جهت اقتصادی امکان جبران کلیه خسارات به طور کامل وجود ندارد؛ بنابراین از سقف معینی برای پرداخت غرامت بهره‌مند است.

چنانچه محل ورود خسارت مشخص باشد، عامل براساس سقف مقرر در معاهده حمل و نقل تک‌نوعی یا قانون ملی آمره یا از سقف مقرر در معاهده ژنو به تناسب مورد با توجه به اینکه کدام سقف بالاتر باشد، جوابگو خواهد بود. در صورتی که محل ورود خسارت مشخص نباشد، سقف‌های مقرر در معاهده ژنو حاکم خواهد بود. مطابق ماده ۱۹ معاهده ژنو: «وقتی که تلف یا خسارات وارد بر کالا در قسمت معینی از مسیر حمل و نقل مرکب رخ دهد که مطابق یک کنوانسیون بین‌المللی، قابل اجرا یا قانون ملی آمره‌ای سقف مسئولیت بالاتری، نسبت به سقف مقرر حسب بند ۱ تا ۳ ماده ۱۸ تعیین شده باشد، میزان مسئولیت عامل حمل و نقل مرکب برای این تلف یا خسارت با توجه به مقررات کنوانسیون مزبور یا آن قانون ملی آمره تعیین می‌شود.» (۱۷)

مطابق بند ۱ ماده ۱۸ مسئولیت عامل حمل و نقل مرکبی که دارای بخش حمل و نقل دریایی و حمل و نقل از طریق آب‌های داخلی است، به ۹۲۰ واحد محاسبه برای هر بسته

یا ۲/۷۵ واحد محاسبه برای هر کیلوگرم وزن ناخالص کالای تلف شده و یا خسارت دیده محدود می‌شود. در این مورد سقف بالاتر قابل اجراست.

در صورتی که حمل و نقل مرکب فاقد بخش دریایی یا بخش آب‌های داخلی باشد، در این صورت مسؤلیت عامل حمل و نقل مرکب به ۸/۲۳ واحد محاسبه برای هر کیلوگرم وزن ناخالص کالای خسارت دیده یا مفقود شده، محدود می‌شود. همان‌طوری‌که ملاحظه می‌شود؛ در این حالت فقط یک نوع محاسبه براساس وزن ناخالص کالا در نظر گرفته شده است، همان‌گونه که در کنوانسیون‌های تک‌نوعی CIM و CMR (۱۸) هم آمده است، به عبارتی دیگر، در این زمینه بین کنوانسیون ۲۴ می ۱۹۸۰ ژنو و سایر کنوانسیون‌های حمل و نقل تک‌نوعی یک نوع هماهنگی وجود دارد.

در صورت تأخیر در تحویل، مطابق بند ۴ ماده ۱۸، مسؤلیت عامل حمل و نقل مرکب در مورد زیان ناشی از تأخیر در تحویل به مبلغ ۲/۵ برابر کرایه قابل پرداخت برای کالاهای موضوع تأخیر محدود شده است. مطابق بند ۵ ماده ۱۸؛ مجموع غرامات پرداختی عامل حمل و نقل مرکب در مورد زیان ناشی از تأخیر در تحویل و زیان ناشی از تلف یا خسارت وارد بر کالا نمی‌تواند از سقف تعیین شده مطابق بند ۱ و ۳ ماده ۱۸ در صورت تلف کل کالا تجاوز کند. این قواعد مشابه قاعده‌ای است که در کنوانسیون CIM پذیرفته شده است. به نظر می‌رسد که قاعده مقرر در کنوانسیون ۲۴ مه ۱۹۸۰ ژنو در مقایسه با کنوانسیون CIM منطقی‌تر است؛ زیرا مطابق ماده ۳۳ مقررات تکمیلی کنوانسیون CIM، در هر حال، معیار غرامت پرداختی ناشی از تأخیر در تحویل کرایه است. باید متذکر این نکته شد که تعیین غرامت برای زیان ناشی از تأخیر در تحویل یکی از نقاط قوت کنوانسیون ۲۴ مه ۱۹۸۰ ژنو محسوب می‌شود.

قابل ذکر است که در حقوق حمل و نقل دریایی به طور سنتی، رعایت سقف قانونی در جبران خسارت، به دعاوی قراردادی محدود شده و چنانچه دعوی براساس مسؤلیت مدنی خارج از قرارداد، طرح می‌گردد؛ در جبران خسارت رعایت سقف قانونی نمی‌شد. این راه‌حل دوگانه در جبران خسارت؛ یعنی رعایت سقف مقرر قانونی در دعاوی قراردادی و عدم رعایت آن در دعاوی مسؤلیت مدنی غیرقراردادی مورد ایراد مؤلفان بود، زیرا این عادلانه نبود که ذی‌نفع در کالا علیه متصدی حمل و نقل دریایی

طرح دعوی مسئولیت مدنی نموده و موفق به وصول کامل خسارت شود؛ اما فرستنده یا گیرنده بر مبنای قرارداد حمل و نقل اقدام به طرح دعوی قراردادی علیه متصدی حمل و نقل نموده و تا سقف معینی خسارات وارده بر آنها جبران شود. بنابراین اخیراً در تمامی معاهدات حمل و نقل (۱۹) از جمله معاهده ژنو ۱۹۸۰ عبارتی نظیر آنچه در ماده ۲۰ این معاهده آمده، پذیرفته شده است. مطابق ماده ۲۰ معاهده ژنو:

«معافیت‌ها و محدودیت‌های مسئولیت مقرر در این کنوانسیون در کلیه دعاوی که علیه عامل حمل و نقل مرکب در مورد زیان ناشی از تلف یا خسارات وارد بر کالا یا در مورد تأخیر در تحویل آن اقامه می‌گردد، اعم از اینکه دعوی مبتنی بر مسئولیت قراردادی، قهری یا مبنای دیگری باشد، مجری می‌باشد.»

همان‌گونه که در بالا اشاره شد، مسئولیت عامل حمل و نقل مرکب مطابق ماده ۱۸ کنوانسیون، محدود به سقف معینی است اما این سقف در سه مورد رعایت نخواهد شد (موارد عدم تحدید مسئولیت):

۱. وقتی که تلف یا خسارات وارد بر کالا در قسمت معینی از مسیر حمل و نقل مرکب رخ دهد که مطابق یک کنوانسیون بین‌المللی قابل اجرا یا قانون ملی آمره‌ای سقف مسئولیت بالاتری، نسبت به سقف مقرر حسب بند ۱ تا ۳ ماده ۱۸، تعیین شده باشد، میزان مسئولیت عامل حمل و نقل مرکب برای این تلف یا خسارت با توجه به مقررات کنوانسیون مزبور یا قانون ملی آمره تعیین می‌شود (ماده ۱۹ کنوانسیون). همان‌گونه که ملاحظه می‌شود تعیین موضع خسارت، تأثیری در میزان غرامت پرداختی ناشی از تأخیر در تحویل نخواهد داشت. به عبارتی دیگر، غرامت ناشی از تأخیر در تحویل، همواره مطابق نظام واحد مقرر در کنوانسیون ۲۴ می ۱۹۸۰ ژنو تعیین خواهد شد.

۲. اگر ثابت شود عامل، مأمور یا نمایندگان او مرتکب تقصیر شده‌اند، چه با قصد ایجاد تلف، خسارت یا تأخیر در تحویل و چه در اثر بی‌مبالاتی و با علم به اینکه تلف، خسارت یا تأخیر می‌تواند احتمالاً از آن ناشی شود، در این صورت عامل، مأمورین و نمایندگان او نمی‌توانند از محدودیت مسئولیت پیش‌بینی شده در این کنوانسیون استفاده کنند. بنابراین، نوع اشتباه عامل و نمایندگان او در میزان مسئولیت آن‌ها مؤثر است. چنانچه ثابت شود که خسارت، ناشی از اشتباه عمدی یا اشتباه نابخشودنی (تقصیر

سنگین) آنهاست؛ نمی‌توانند از محدودیت مسؤلیت استفاده کنند.

قابل ذکر است که در حقوق حمل‌ونقل دریایی، بجز در صورت ارتکاب خطای عمدی متصدی حمل‌ونقل دریایی از سقف قانونی بهره‌مند است، و در این مبحث به طور سنتی بر خلاف آنچه در سایر مباحث معمول است، خطای سنگین را قابل تشبیه به خطای عمدی نمی‌دانند؛ زیرا اعتقاد بر این است که حقوق دریایی، سیستم بسته‌ای را تشکیل می‌دهد که در آن قواعد مسؤلیت و جبران خسارت در جهت موازنه منافع افراد ذی‌نفع دقیقاً اندازه‌گیری شده است. ورود خطای سنگین در این مبحث که مفهوم و قلمرو آن نامعین است و در نظام کامن‌لا هم ناشناخته است، موجب عدم هماهنگی و برهم خوردن توازن یاد شده می‌شود؛ بنابراین خطای سنگین قابل تشبیه به خطای عمدی نیست. (۲۰) اما قواعد هامبورگ و کنوانسیون ژنو ۱۹۸۰ با پذیرش تشبیه خطای عمدی به خطای سنگین، محلی برای ادامه بحث باقی نگذاشته‌اند. مطابق ماده ۲۱: «در صورتی که ثابت شود تلف، خسارت و یا تأخیر در تحویل، ناشی از تعدی یا تفریط عامل حمل‌ونقل مرکب بوده است، چه با قصد ایجاد تلف، خسارت یا تأخیر و چه در اثر بی‌مبالاتی و با علم به اینکه تلف و خسارت یا تأخیر می‌تواند احتمالاً از آن ناشی شود، عامل حمل‌ونقل مرکب نمی‌تواند از محدودیت مسؤلیت پیش‌بینی شده در این کنوانسیون بهره‌مند شود.»

در صورتی که محل ورود خسارت مشخص باشد (به فرض در بخش دریای خسارت وارد شده باشد)، و متصدی حمل‌ونقل مربوط مرتکب تقصیر سنگین باشد، در این صورت متصدی حمل‌ونقل دریایی مطابق معاهده لاهه برخوردار از سقف مسؤلیت خواهد بود در حالی که مسؤلیت عامل مطابق کنوانسیون ژنو بدون حق استفاده از سقف مسؤلیت، تعیین خواهد شد. به عبارتی دیگر، مسؤلیت عامل تابع کنوانسیون ژنو خواهد بود و نه کنوانسیون حاکم بر حمل‌ونقل تک‌نوعی. بنابراین، عامل نخواهد توانست از موارد معافیتی که کنوانسیون‌های حاکم بر حمل‌ونقل تک‌نوعی مقرر داشته‌اند، استفاده کند، (به‌عنوان مثال، موارد معافیتی را می‌توان نام برد. که کنوانسیون لاهه در مورد متصدی حمل‌ونقل دریایی مقرر داشته است.)

یکی از وجوه افتراق عامل حمل‌ونقل مرکب با کمیسیونر حمل‌ونقل در حقوق فرانسه

همین است که مسئولیت کمیسیونر حمل و نقل در حد مسئولیت متصدی حمل و نقل است. او از موارد معافیتی که متصدی حمل و نقل مشمول آن است، بهره مند می باشد؛ در حالی که در مورد عامل حمل و نقل مرکب چنین نیست. (۲۱)

قرارداد حمل و نقل مرکب از یک طرف بین فرستنده و از طرف دیگر عامل حمل و نقل مرکب منعقد می شود، بنابراین طرح دعوی رفع خسارت بر مبنای قراردادی باید علیه عامل حمل و نقل صورت گیرد، اوست که در محدوده قرارداد حمل و نقل مرکب پاسخگوی تقصیرات افراد واسطه و مأمورین خود است، ولی اگر چنانچه مسئول مستقیم ورود خسارت، مشخص باشد آیا ذی حق در کالا می توند به طور مستقیم علیه مسبب اصلی ورود خسارت طرح دعوی کند؟

کنوانسیون ژنو در ماده ۲۰ بند ۲ پاسخ مثبت به این پرسش می دهد:

«در موردی که دعوی زیان ناشی از تلف یا خسارات وارد بر کالا یا تأخیر در تحویل علیه مأمور یا نماینده عامل حمل و نقل مرکب یا هر شخص دیگری که عامل از خدمات او برای اجرای قرارداد حمل و نقل مرکب استفاده می کند، اقامه شود، چنانچه مأمور یا نماینده موصوف ثابت کند که در محدوده وظایف خود عمل کرده است یا این شخص دیگر ثابت کند که در اجرای قرارداد عمل نموده است، مأمور یا نماینده یا شخص مذکور از معافیت ها و محدودیت های مسئولیت که عامل حمل و نقل مرکب به موجب این کنوانسیون از آن برخوردار است، بهره مند خواهد شد.»

این راه حل، مشابه راه حلی است که در مورد کمیسیونری حمل و نقل در حقوق فرانسه پذیرفته شده است. در حقوق فرانسه، دعوی مالک کالا علیه متصدی حمل و نقل که کالا در زمان تصدی او دچار خسارت گردیده، پذیرفته شده است.

وقتی که دعوی به طور مستقیم علیه مأمور یا نماینده عامل حمل و نقل مرکب طرح می شود، مطابق بند ۲ ماده ۲۰ آنها می توانند از موارد معافیت و محدودیت های مسئولیت عامل استفاده کنند. وقتی مأمورین و واسطه ها از موارد معافیت و محدودیت های مسئولیت مربوط به عامل استفاده می کنند، منطقی است که مشمول محدودیت های مربوط به موارد معافیت و محدودیت نیز بشوند. هم چنانکه بند ۲ ماده

۲۱ کنوانسیون مقرر داشته است:

علی‌رغم مفاد بند ۲ ماده ۲۰، چنانچه ثابت شود که تلف، خسارت یا تأخیر در تحویل ناشی از تعدی تفریط مأمور یا نماینده عامل حمل و نقل مرکب یا هر شخص دیگری که عامل از خدمات آن برای اجرای قرارداد حمل و نقل مرکب استفاده می‌کند، بوده است. چه با قصد ایجاد تلف، خسارت یا تأخیر چه در اثر بی‌مبالاتی و با علم به اینکه تلف، خسارت یا تأخیر می‌تواند احتمالاً از آن ناشی شود، آنها نمی‌توانند از محدودیت مسؤلیت پیش‌بینی شده در این کنوانسیون بهره‌مند گردند.

معاهده ۱۹۸۰ ژنو از این جهت که تقصیر عمدی و سنگین عامل و نمایندگان و مأمورین را به ترتیب موجب سقوط حق تحدید مسؤلیت هر یک از آنها می‌داند، همگام با تحولات حقوق حمل و نقل است (سخت‌گیری نسبت به مسؤولین حمل و نقل)، اما از آن جهت که تقصیر عمدی و سنگین نمایندگان و مأموران را موجب سقوط حق تحدید مسؤلیت عامل نمی‌داند و فقط موجب سقوط حق تحدید مسؤلیت خود آنها می‌داند، خیر، بنابراین در چنین مواقعی تمایل افراد ذی‌حق در کالا بر آن قرار خواهد گرفت تا به منظور گرفتن خسارت بیشتر علیه مأمورین و نمایندگان و مقاطعه‌کاران طرح دعوی کنند. در حالی که هدف در کنوانسیون، جلوگیری از طرح این‌گونه دعاوی بوده است و این از نقاط ضعف کنوانسیون به شمار می‌رود.

بنابراین، مطابق کنوانسیون ژنو افراد ذی‌حق در کالا، حق طرح دعوی مستقیم علیه مسبب اصلی ورود خسارت را دارند، ولی برای اینکه دعوی پذیرفته شود؛ آیا دعوی باید مطابق قانون یا کنوانسیون بین‌المللی حاکم بر حمل و نقل تک‌نوعی قابل پذیرش باشد؟ به عنوان مثال، در حمل و نقل دریایی حق اقامه دعوی به مالک کالا^۱ و گیرنده، کسانی که نامشان روی بارنامه قید شده، تعلق دارد. بنابراین، فرستنده‌ای که کمیسیونر حمل و نقل به حساب او عمل نموده و نام فرستنده مزبور در بارنامه قید نشده؛ بلکه

کمیسیونر به عنوان مالک کالا در بارنامه قید شده، حق دعوی مستقیم علیه متصدی حمل و نقل دریایی را نخواهد داشت. همین قاعده در مورد حمل و نقل هوایی و ریلی نیز صادق است. مطابق کنوانسیون CIM فقط فرستنده و گیزنده حق اقامه دعوی علیه راه آهن را دارند، ثالثی که نامش به روی راه نامه قید نشده ولو اینکه مالک واقعی کالا هم باشد؛ حق اقامه دعوی علیه متصدی حمل و نقل ریلی را ندارد.

بنابراین، نتیجه گیری می شود که حسب مورد، فرد ذی حق در کالا قادر به طرح دعوی علیه مسبب اصلی خسارت نخواهد بود؛ زیرا نامش به روی راه نامه یا بارنامه قید نشده است و الزاماً باید به طرح دعوی علیه عامل بسنده کند مگر اینکه عامل حق اقامه دعوایش را به او واگذار کند.

به هر حال اشخاص ذی حق در کالا (مثل گیرنده ای که نامش در بارنامه قید نشده یا ثالثی که اجرای قرارداد حمل و نقل موجب ورود خسارت به او شده...) حق اقامه دعوی مسئولیت مدنی را (غیر قراردادی) علیه عامل دارند که در هر حال کنوانسیون ژنو حاکم خواهد بود. مطابق ماده ۲۰ کنوانسیون: «معافیت ها و محدودیت های مسئولیت مقرر در این کنوانسیون در کلیه دعاوی که علیه عامل حمل و نقل مرکب در مورد زیان ناشی از تلف یا خسارت وارد بر کالا یا در مورد تأخیر در تحویل آن اقامه می گردد، اعم از اینکه دعوی مبتنی بر مسئولیت قراردادی، قهری یا بر مبنای دیگری باشد، مجری است.»

با توجه به بحث انجام شده باید گفت چنانچه فرستنده متحمل ورود زبانی باشد، باید زیان وارده را ثابت کرده و در صورت امکان زمان ورود آن را، نیز مشخص کند، در آن صورت عامل مسؤول زیان وارده خواهد بود؛ مگر اینکه او ثابت کند که تقصیری مرتکب نشده و رعایت کلیه احتیاط های معقول را نیز نموده است. در غیر این صورت یعنی در صورت وجود مسئولیت از حق تحدید مسئولیت بهره مند خواهد شد، مگر اینکه مرتکب تقصیر عمدی یا سنگین شده باشد.

۳. اعلام ارزش کالا

با اعلام ارزش کالا سقف مسئولیت قانونی ساقط می شود. اعلام قیمت کالا یعنی توافق طرفین قرارداد در میزان غرامت پرداختی. بنابراین اعلام قیمت کالا نیز موجب

سقوط سقف قانونی است. اما سؤالی که در این رابطه مطرح می‌باشد، این است که آیا اعلام به‌طور لزوم باید صریح و به صورت کتبی در بارنامه قید شده باشد یا خیر؟ در پاسخ به این سؤال باید گفت در حقوق فرانسه رویه بر این است که این اعلام می‌تواند به روی سندی دیگر غیر از بارنامه مثل رسید بارگیری صورت گیرد؛ اگرچه در بارنامه وارد نشده باشد. (۲۲)

قبولی این اعلام نیز مقید به مکتوب بودن آن نیست و می‌تواند به صورت ضمنی صورت گرفته باشد. به عنوان مثال، تهیه بیمه‌نامه توسط عامل. (۲۳) اعلام ارزش کالا موجب افزایش مبلغ کرایه است و افزایش کرایه حکایت از اعلام قیمت کالا را توسط مالک دارد. پیش پرداخت بیش از سقف قانونی توسط عامل پذیرش ضمنی، سقوط سقف مقرر قانونی توسط عامل است. (۲۴)

نحوه محاسبه خسارت

در تعیین خسارت، وزن ناخالص کالای خسارت دیده و مفقود شده یا تعداد بسته‌های خسارت دیده معیار محاسبه قرار می‌گیرد. در صورتی که بسته^۱ معیار محاسبه بوده و حمل و نقل توسط کانتینر صورت گرفته باشد، مطابق ماده ۱۸ بند ۲ کنوانسیون که همانا تأیید رویه قضائی پیشین در فرانسه است، چنانچه قید شده باشد که عامل «فلان تعداد کانتینر» تحویل گرفته است؛ در این صورت هر کانتینر یک واحد تلقی گردیده و در مواردی که قید شده یک کانتینر حاوی فلان بسته تحویل گرفته شده است، در این صورت هر بسته به عنوان یک واحد، تلقی خواهد شد.

برخلاف سایر کنوانسیون‌ها که به‌طور عمده طلا را به عنوان واحد پول معیار قرار داده‌اند؛ کنوانسیون ژنو حق برداشت ویژه (DTS) را واحد پول قرار داده است. مبلغ حق برداشت ویژه (DTS) براساس سبدهی که از شانزده پول خارجی تشکیل شده، به دست می‌آید.

مبحث دوم. حقوق عامل حمل و نقل مرکب

طرف قرارداد عامل حمل و نقل مرکب؛ یعنی صاحبان کالا ملزم به انجام یک سری موارد می‌باشند که در غیر این صورت، عامل بر حسب مورد دارای حق دریافت غرامت و مراجعه به آنها، حق تخلیه و تحویل دادن کالا و دریافت کرایه، یا حق حبس خواهد بود. بنابراین در قرارداد حمل و نقل مرکب، صاحبان کالا نه تنها ملزم به پرداخت کرایه می‌باشند؛ بلکه متعهد به رعایت مواردی نیز می‌باشند که عدم رعایت آنها موجب ایجاد امتیاز برای عامل می‌شود. این امتیازات یا به عبارتی دیگر الزامات صاحبان کالا عبارتند از:

الف. دریافت کرایه

کرایه عوض تعهد عامل به جابه‌جایی کالا در قرارداد حمل و نقل مرکب است. این مبلغ مشتمل بر اجرت عامل، هزینه‌های حمل و نقل و دیگر هزینه‌های فرعی است که به عهده صاحب کالا می‌باشد. هزینه فرعی مثل هزینه ناشی از نگهداری و هزینه‌های غیر قابل پیش‌بینی در هنگام تنظیم قرارداد؛ نظیر هزینه ناشی از تصمیمات مقامات اداری که به عهده صاحب کالا است.

این مبلغ به عامل تعلق داشته و باید در هر صورت پرداخت شود. به‌طور معمول عاملان حمل و نقل با قید شرط، حق دریافت کرایه را بدون توجه به سرنوشت کالا برای خود محفوظ می‌دارند. بنابراین در صورتی که جریان حمل به هر دلیلی (جز موردی که ناشی از تقصیر عامل حمل و نقل است) منقطع شود، عامل، حق دریافت کرایه را خواهد داشت. قابل ذکر است که در مورد نوع پول، طرفین قرارداد دارای حق انتخاب می‌باشند.

ب. حق بررسی کالا و دریافت غرامت نسبت به اظهارات نادرست صاحبان

کالا

بارنامه، حاوی یک سری اطلاعات کلی در خصوص کمیت و کیفیت کالای موضوع حمل می‌باشد. این اطلاعات به‌ویژه از آن جهت حائز اهمیت است که بارنامه رسید دریافت کالا توسط عامل به نحوی که در آن قید شده، می‌باشد. براساس همین اطلاعات است که مبلغ کرایه تعیین می‌شود. کنترل وضعیت کالا در ابتدا و انتها از حقوق عامل

است. اما این بررسی در عمل آسان نیست به ویژه اگر کالا در کانتینر یا وسائل مشابه قرار گرفته باشد. بنابراین گهگاهی وسوسه تقلب به فرستنده دست می دهد، او با اعلام رقمی کمتر از ارزش کالا یا با مخفی کردن طبیعت کالا سعی می کند کرایه کمتری بپردازد. به هر حال فرستنده مسئول صحت اظهارات خود در مقابل عامل است. عواقب ناشی از اظهارات نادرست، و ناکافی و نیز عدم اظهارات به عهده فرستنده است. او باید از عامل بابت خسارات ناشی از موارد فوق رفع خسارت کند. اگرچه این وضعیت در میزان مسؤلیت عامل در مقابل ثالث، دارنده بارنامه با حسن نیت بی تأثیر است. در حقوق فرانسه چنانچه عدم صحت اظهارات فرستنده عمدی باشد؛ قانون، به عدم مسؤلیت متصدی حمل و نقل در مورد کسری و زیان ناشی از مخفی کاری فرستنده قائل است. البته شرط بهره مندی متصدی حمل و نقل از این امتیاز این است که او دارای حسن نیت باشد. (۲۵)

مطابق بند ۲ ماده ۱۲ معاهده ژنو: «جبران زیان وارد بر عامل حمل و نقل مرکب که ناشی از عدم صحت یا فقدان نکات مذکور در بند ۱ این ماده است، به عهده فرستنده خواهد بود. مسؤلیت فرستنده حتی در صورت انتقال سند حمل و نقل مرکب به شخص ثالث به حال خود باقی می ماند. حق اخذ غرامت برای عامل حمل و نقل مرکب به هیچ وجه مسؤلیت او را براساس قرارداد حمل و نقل در مقابل سایر اشخاص به جز فرستنده محدود نمی کند.»

و مطابق ماده ۲۲ معاهده ژنو:

«فرستنده هنگامی مسؤل زیان وارد به عامل حمل و نقل مرکب است که ثابت شود زیان وارده ناشی از تقصیر یا غفلت فرستنده مأموران یا نمایندگان او که در اجرای وظایفشان عمل می کنند، باشد. چنانچه ثابت شود که زیان وارده ناشی از تقصیر یا غفلت مأموران یا نمایندگان فرستنده است، آنها مسؤل زیان وارده هستند.»

ج. حق تخلیه و بی اثر ساختن کالاهای خطرزا

صاحب کالا موظف است تا کیفیت خطرناک کالا را به عامل خبر دهد. در صورت قصور صاحب کالا و چنانچه خود عامل هم نتواند به کیفیت خطرزایی کالا در هنگام یا

بعد از تحویل گرفتن پی ببرد، عامل حق تخلیه، منهدم کردن یا بی اثر کردن کالاهای مزبور را دارد؛ بدون اینکه از این بابت ملزم به جبران خسارت باشد. فرستنده، مسؤول زیان ناشی از ارسال چنین کالایی می باشد. اثبات اینکه امکان پی بردن به کیفیت خطرناک کالا برای عامل وجود داشته یا خیر به عهده ذی حق در کالاست.

مطابق ماده ۲۳ معاهده ژنو ۱۹۸۰: قواعد ویژه در مورد کالاهای خطرناک:

۱. فرستنده کالای خطرناک به طریق مقتضی، خطرناک بودن آن را با علامت‌گذاری یا نصب نشانه مشخص می‌کند.

۲. فرستنده، هنگامی که کالای خطرناک را در اختیار عامل حمل و نقل مرکب قرار می‌دهد، باید عامل حمل و نقل مرکب را از کیفیت خطرناک کالا و در صورت لزوم از اقدامات احتیاطی که باید به عمل آید، مطلع سازد. چنانچه فرستنده تعهد مزبور را انجام ندهد و عامل حمل و نقل مرکب نیز به نحو دیگری به کیفیت خطرناک کالا آگاهی نیابد:

الف. فرستنده در مقابل عامل، مسؤول زیان ناشی از ارسال چنین کالاهایی است.

ب. کالاهای مزبور در هر لحظه، حسب مقتضیات، قابل تخلیه، انهدام یا بی خطر شدن هستند؛ بدون اینکه غرامتی از این بابت پرداخت شود.

۳. در مواردی که مقررات قسمت ب بند ۲ این ماده قابل اجرا نباشد یا نتواند مورد استفاده قرار گیرد، چنانچه کالای خطرناک، اشخاص یا اموال را در معرض خطر واقعی قرار دهد، حسب مقتضیات می‌توان کالاهای مزبور را تخلیه، منهدم یا بی خطر نمود؛ بدون اینکه غرامتی از این بابت پرداخت شود؛ به استثنای مواقعی که تعهد به مشارکت در خسارت مشترک وجود داشته باشد یا اینکه عامل حمل و نقل مرکب حسب مقررات ماده ۱۶ مسؤول باشد.

د. حق مراجعه به فرستنده برای هزینه‌های اضافی و خسارات ناشی از

بسته‌بندی نامناسب

بسته‌بندی کالا وظیفه‌ای است به عهده صاحب کالا. او باید کالا را به طرز مناسبی

بسته‌بندی کرده، در صورت قصور در انجام آن باید از عهده خسارات و هزینه‌های اضافی ناشی از آن برآید. اگرچه کاتینر، محافظ خوبی برای کالا محسوب می‌شود و از این جهت عاملی در جهت صرفه‌جویی هزینه‌های بسته‌بندی به حساب می‌آید؛ اما موجب صرف نظر کردن از باربندی درست در آن نیست. چنانچه کاتینر متعلق به عامل نباشد. وظیفه بارچینی در آن به عهده فرستنده است که در صورت اهمال باید جوابگوی خسارات و زیان وارد بر عامل باشد.

۵. تحویل دادن کالا

تحویل دادن، عملی حقوقی است که با انجام آن، مسؤلیت عامل پایان می‌گیرد. گیرنده، ملزم به تحویل گرفتن کالا است و اگر نه عامل می‌تواند به هزینه و مسؤلیت او اقدام به تخلیه کند. در قواعد عام حمل و نقل غالب کشورها در راستای اعمال این حق، تخلیه کالا و فروش آن از طریق مزایده پس از مهلت معینی پیش‌بینی شده است. به عنوان مثال؛ در حقوق حمل و نقل فرانسه، در صورت امتناع گیرنده از تحویل گرفتن کالا، بعد از انقضای شش ماه از ارسال اخطاریه مبنی بر ورود کالا، فروش کالا از طریق مزایده پیش‌بینی شده است. (۲۶)

مطابق قسمت دو و سه ماده ۱۴ معاهده ژنو: در مواردی که گیرنده از تحویل گرفتن کالا امتناع می‌کند، قرار دادن کالا در اختیار وی مطابق قرارداد حمل و نقل مرکب، قوانین یا عرف تجاری حاکم در محل تحویل یا تحویل به یک مقام ذی صلاح یا شخص ثالثی که مطابق مقررات حاکم در محل تحویل، کالا باید به او سپرده شود، پیش‌بینی شده است. معمولاً عاملان حمل و نقل مرکب برای حصول اطمینان در وصول کرایه و سایر هزینه‌های مرتبط با حمل کالا با درج شرط در قراردادهای حمل و نقل مرکب تضمین لازم از جمله؛ حق حبس کالا را در مقابل گیرنده خارجی، پیش‌بینی می‌کنند. اشکالی که در این مورد عامل ممکن است با آن مواجه شود، این است که اجرای حق حبس می‌تواند با قواعد و نظم عمومی کشور محل اجرای حق، در تعارض قرار گیرد.

به هر حال، عدم پیش‌بینی راه‌حل مناسبی در این زمینه از نقاط ضعف کنوانسیون به شمار می‌رود.

نتیجه گیری

در روابط مالک کالا و عامل حمل و نقل مرکب، در صورت ورود خسارت و اثبات آن توسط مالک، عامل مسؤول است؛ مگر اینکه ثابت کند که رعایت اقدامات معقول را کرده است. در عمل، امکان اثبات رعایت اقدامات معقول مگر با تعیین علت خسارت ممکن نیست. بنابراین عامل، ملزم به تعیین علت خسارت است. در حالتی که علت نامشخص است، او جوابگو بوده و در صورتی که علت ناشی از طبیعت کالا، فرستنده یا گیرنده یا قوه قاهره است، فاقد مسؤولیت است. در صورت احراز مسؤولیت عامل، جبران آن دارای سقف تعیین شده است. این سقف بر حسب اینکه محل ورود خسارت مشخص باشد یا نامشخص، مسیر، دارای بخش دریایی و آبهای داخلی باشد یا فاقد آن و نیز اینکه خسارت در نتیجه تأخیر، حاصل شده باشد یا خیر، متفاوت است. رعایت سقف در تمامی دعاوی اعم از قراردادی و غیرقراردادی مجری است؛ مگر اینکه عامل، مأمور یا نماینده او مرتکب تقصیر عمدی یا سنگین شده باشند؛ با توجه به این نقطه ضعف؛ که تقصیر عمدی یا سنگین نماینده و مأمور، موجب عدم حق تحدید مسؤولیت عامل نیست. شرط عدم و شرط تحدید مسؤولیت و مبلغ غرامت باطل و شرط افزایش مسؤولیت و مبلغ غرامت صحیح است. قلمرو زمانی مسؤولیت با تحویل گرفتن و تحویل دادن کالا که عملی حقوقی و ارادی است شروع و پایان می‌گیرد. این عمل می‌تواند با زمان صدور بارنامه و تخلیه کالا منطبق یا متفاوت باشد. بدین ترتیب، معاهده ژنو با قائل شدن مسؤولیت به‌طور نسبی سنگین برای عامل، صاحبان کالا را مجاز به طرح دعوی علیه عامل یا شخص مسبب می‌داند. عاملان حمل و نقل مرکب نیز در قبال مسؤولیت یاد شده حق دریافت کرایه، بررسی کالا و دریافت غرامت در صورت اظهارات نادرست و یا عدم اظهار راجع به وضعیت کالا توسط فرستنده و نیز در مواردی حق تخلیه و خنثی ساختن کالای خطرزا و همچنین حق تحویل دادن و گهگاهی حق حبس کالا را دارند.

از بررسی انجام شده ملاحظه می‌شود که عامل حمل و نقل مرکب، واسطه‌ای بین مالک کالا و متصدیان حمل و نقل است؛ بنابراین متفاوت از متصدی حمل و نقل است. خلاء حقوقی موجود در این زمینه در حقوق داخلی محسوس است. به هر حال، در

غیاب قواعد خاص به نظر می‌رسد که اگر شخصی اقدام به انعقاد قرارداد حمل و نقل مرکب نماید؛ همانند متصدی حمل و نقل، مشمول قواعد مربوط به ویژه مواد ۳۸۶، ۳۸۷ و ۳۸۸ قانون تجارت می‌شود.

یادداشت‌ها

۱. این نوشته برگرفته از طرحی است که تحت عنوان «وضعیت حقوقی واسطه‌های حمل و نقل در حقوق ملی و بین‌المللی» از طریق مؤسسه حقوق تطبیقی توسط نگارنده انجام یافته است. در صورت لزوم برای آگاهی بیشتر به طرح مزبور مراجعه شود.
۲. عامل حمل و نقل مرکب، کارگزار حمل و نقل مرکب یا حق‌العمل کار حمل و نقل مرکب، برای آگاهی بیشتر مراجعه شود به علیرضا محمدزاده، ترابری چند نوعی و نارسایی قانون داخلی. مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی، شماره ۳۰، سال ۱۳۷۲، ص ۱.
۳. برای یافتن متن این معاهده: رک نگارنده، کنوانسیون ۲۴ مه ۱۹۸۰ ژنو، همین مجله، شماره ۴۱، سال ۷۷، ص ۱۰۱.
۴. یکی دیگر از انواع مسؤلیت، مسؤلیت تام یا نوعی (objective) است؛ یعنی وجود مسؤلیت اعم از اینکه تقصیر صورت گرفته باشد یا خیر.
5. Kerguelin (B), Le contrat d'organisateur de transport combiné, thèse, Rouen, 1983, p. 210.
6. Gouilloud (Martin Remond), Droit Maritime, éd pédone, 1988, p. 338.
7. Seriaux (A), La faute du transporteur, thèse, Aix en provence 1981, p. 97.
۸. در مورد زیان‌های با علت نامعلوم رویه قضائی حاکم در فرانسه مبتنی بر مسؤلیت متصدی حمل و نقل است.
9. Gouilloud (Martin Remond), *Op.Cit.*, p. 339. -
 ۱۰. تقسیم مسؤلیت در صورت وجود اجتماع علل به عنوان یک اصل در حقوق‌های فرانسه. انگلیس و آلمان پذیرفته شده است. رک: Kerguelin (B), *Op.Cit.*, p. 203.
 ۱۱. در حقوق دریایی فرانسه، متصدی حمل و نقل مکلف به بارگیری، باربندی و تخلیه است و شرط خلاف آن پذیرفته نیست؛ بنابراین چنانچه حسب قرارداد اگر تحویل در عرشه صورت گیرد، شرط مزبور بلا اثر خواهد بود.
- 12, 13. Gouilloud (Martin Remond), Droit Maritime, éd pédone, 1988, p.

302.

14. kerguelin (B), *Op.Cit.*, p. 184.

۱۵. در حقوق فرانسه، نقض تعهد قراردادی شامل؛ اجرای معیوب و نیز اجرای با تأخیر می‌شود. رک:

Weill, les obligation, p. 426.

16. Kerguelin (B), *Op.Cit.*, p. 214.

۱۷. زمان محاسبه، روز تحویل به گیرنده یا روز مقرر برای تحویل است؛ درحالی‌که معیار در معاهده‌های حمل‌ونقل جاده‌ای و ریلی روز تحویل گرفتن کالا توسط متصدی حمل‌ونقل است.

۱۸. معاهده حمل‌ونقل بین‌المللی کالا از طریق راه‌آهن، مصوب هفتم فوریه ۱۹۷۰ برن معروف به

CIM و معاهده حمل‌ونقل بین‌المللی کالا از طریق جاده، مصوب ۱۹ مه ۱۹۵۶ ژنو معروف به CMR است.

۱۹. معاهده هامبورگ ماده ۷، بند ۱.

20. Rodiere (R), *Traite general de droit maritime, affretements et transports tome II*, Dalloz, No: 675.

21. Nossovitch (s), *La commission de transport en droit international*, université de paris, p. 246.

22. Rouen 18 Oct 1984, D.M.F. 1986, 33. cité par Gouilloud (MR), *Op.Cit.*, p. 342.

23, 24. Gouilloud (M.R), *Op.Cit.*, p. 342.

25. Gouilloud (M.R), *Op.Cit.*, p. 308.

26. Rodière (R), *Droit des transport*, no 459 et.s