

حدود مسئولیت متصدی حمل در قانون حاکم بر قرارداد حمل دریائی کالا در بارنامه ایرانی

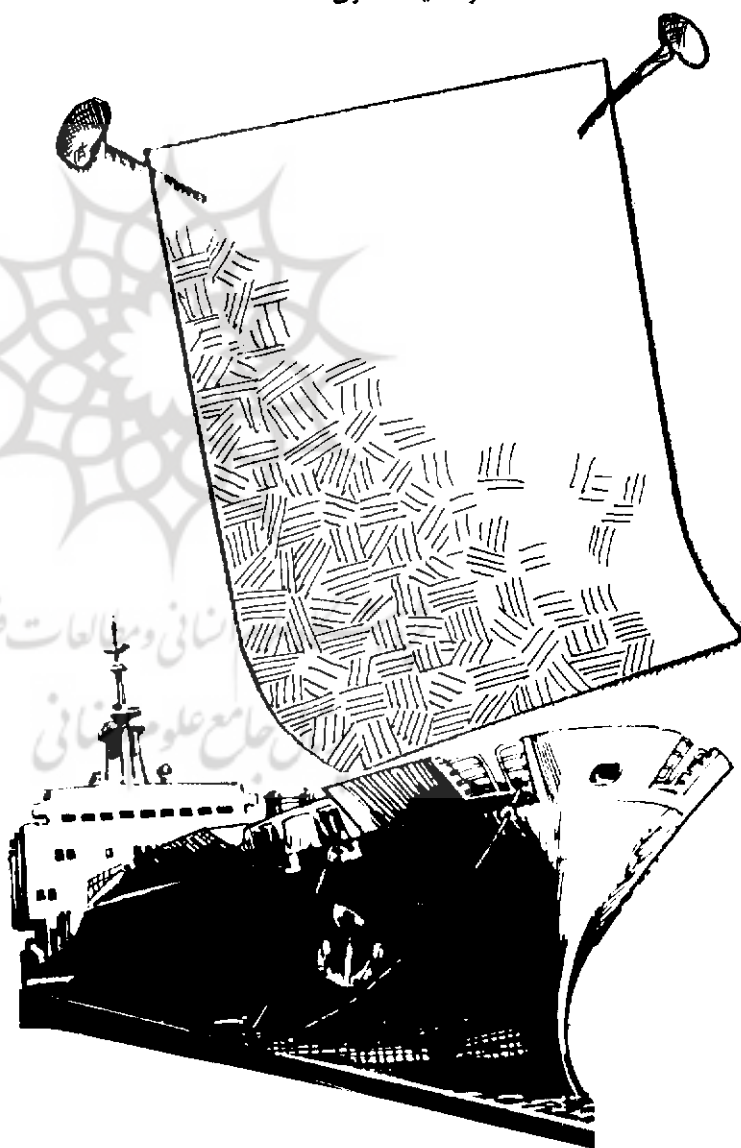
از: سعید انتصاری

تجارت در بعد داخلی و خارجی مستلزم نقل و انتقال اقلام متنوع و حجم زیاد محمولات مختلف است. این وظیفه مهم به عهده متصدیان حمل و نقل محول گردیده تا در نهایت دقت و سلامت محمولات تجار و واردکنندگان و صادرکنندگان و همچنین توزیع کنندگان داخل کشور را آزمایشی گوناگون به مقاصد متعدد حمل نموده و نقش قابل توجه خود را ایفا نمایند. آنچه که در مقررات و عرف مربوط به حمل و نقل بین‌المللی و مشخصاً در قانون تجارت و قانون دریائی ایران مورد تأکید قرار گرفته، تنظیم روابط مؤسسه حمل کننده و صاحب کالا است.

در این نوشتار فقط به بررسی این مسئولیت از نقطه نظر فقدان و خسارت وارده به کالا آنهم در حمل دریائی کالا تحت قوانین لاهه و سپس قانون حاکم بر بارنامه دریائی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران می‌پردازیم.

در مقطعی از تاریخ که تجارت از طریق دریا بین اقوام مختلف توسعه می‌یافت و در مراحل اولیه آن که سوداگران همراه کالاهای خود سفر می‌کردند، مشخصات اموال آنان در دفتری ثبت می‌شد که بخشی از اسنادکشتی را تشکیل می‌داد. اما به تدریج با تنوع محمولات در حال حمل و تعدد مسیرهای حمل کالا و افزایش حجم مبادلات، رویه قدیمی مبنی بر سفرکردن بازرگانان با مال التجاره‌های خویش منسوخ گردید و بدین ترتیب مسئولیت‌های ناشی از حمل کالا عملاً "به فرمانده کشتی، که گاهی اوقات مالک آن بود، محمول گردید و صاحبان محموله در قبال ارائه کالای خود برای حمل به صاحبان کشتی یا متصدیان حمل سند جداگانه‌ای که به شکل نخستین خود به مثابه رسید کالا بود، دریافت می‌کردند. این رسیده تدریجاً به سندی تبدیل گردید که شرایط حمل و تحویل کالا در بندر مقصد روی آن منعکس گردید، بدین ترتیب بارنامه دریائی شکل گرفت و در سالهای بعد به سندی قابل معامله تبدیل گردید.

از نظر تاریخی قوانین دریائی به گونه‌ای بود که صرف نظر از علت خسارت یا نابودی کالا، ایندکه خسارت در اثر مسامحه متصدی حمل یا



غیرآن ایجاد شده بود، حمل‌کننده مسئول خسارت وارده تلفی می‌گردید و تنها استثناهایی مانند مشیت الهی، دشمنان جامعه، عیب‌داتی، زیان همگانی براین قانون منصور بود. برای دریافت غرامت بابت هرنوع خسارت وارده به کالا درطول سفر فقط کافی بود مالک آن اثبات نماید که محمولات خود را صحیح و سالم تحویل داده و هنگام تخلیه کشتی، کالا صدمه دیده و یا تحویل نشده است و یا کسر تخلیه دارد.

تحولات شرایط حمل

اما درعمل، صاحبان کشتی در رابطه با شرایط حمل آزادی عمل بسیارداشتند. درطول قرن نوزدهم زمانی که بازرگانی به سرعت در حال پیشرفت بود، صاحبان کشتی شروع به محدود کردن مسئولیت‌های خود در قبال خسارت وارده به کالا یا از بین رفتن آن کردند و با گنجاندن مواد معاف‌کننده در بارنامه‌ها، خود را از مسئولیت‌میرامی‌ساختند. برخی صاحبان کشتی در موقعیت و شرایط خاص خسارتهائیکه در اثر سامحه خود آنها یا خدمه‌هایشان ایجاد میشد با قید موارودی در بارنامه از خودسلب مسئولیت می‌کردند. سرانجام این شرایط منجر به وضعیتی گردید که صاحبان کشتی خود را در قبال هرنوع خسارت و بهرعلتی از مسئولیت مصون ساختند، و تحت این شرایط در وضعیت ممتازی قرار گرفته و از این شرایط به خوبی بهره‌برداری کردند. صاحبان کالا قادر نبودند از درج اینگونه مواد معاف‌کننده در بارنامه‌ها جلوگیری به عمل آوردند. سرانجام بارنامه‌ها تبدیل به قراردادهائی شدند که توسط صاحبان کشتی‌ها و متصدیان حمل به صاحبان کالا تحویل می‌گردید. در پی این شرایط به تدریج قوانینی وضع گردید که مانع سوءاستفاده صاحبان کشتی و حمل‌کنندگان دریائی از قراردادگردید که قانون هارتر در سال ۱۸۹۳ حاصل این اقدامات بود. به عبارت دیگر سنگ بنای قوانین بین‌المللی در ارتباط با حمل کالا

در دریا تحت قراردادهائی که به شکل بارنامه ظاهر می‌گردیدند با تصویب قانون هارتر پی‌ریزی شد.

بارنامه‌های دریائی اولیه معمولاً شامل ماده‌ای نبود که باستناد آن صاحب کشتی یا متصدی حمل از مسئولیت در قبال خسارت یا از بیس رفتن محموله، خود را مبرا سازد. در اواخر قرن نوزدهم زمانی که صاحبان کالا برای جبران خسارت وارده به کالاهایشان شروع به اقداماتی علیه مالکین کشتی‌ها نموده و آراء دادگاهها را برای مسئول ساختن آنها در قبال خسارت وارده به کالاهایشان اخذ کردند، صاحبان کشتی‌ها نیز در جهت مقابله با آنان غالباً "ناگنجاندن موادی در بارنامه مسئولیت‌های شدیدی که قانون بر آنها تحمیل می‌کرد، طبق قرارداد محدود می‌ساختند.

مالکین کشتی‌ها بدلیل اصل آزادی در قرارداد که در قوانین عرفی و مدنی به آنها اشاره شده بود، حق داشتند در قراردادهای مسئولیت‌های خود را محدود نمایند. صاحبان کشتی‌ها و دیگران که حمل دریائی محمولات را به عهده داشتند، چون طبق قانون مجاز بودند چنین عمل نمایند، اصل آزادی در قراردادها را به قراردادهای حمل، که بارنامه دریائی نشانه وجود ایمن قرارداد بود عمومیت بخشیدند.

قانون هارتر

تصویب قانون هارتر شرایط حمل کالا در دریا را یکسان ساخت و بدین ترتیب استفاده از حق آزادی در قرارداد، توسط مالکین کشتی‌ها و حمل‌کنندگان در قراردادهای حمل دریائی که بارنامه‌ها نشانگر آن بودند خاتمه یافت. از جمله اثرات این قانون در بارنامه دریائی باطل و ملغی ساختن کلیه مواردی بود که مالکین کشتی‌ها یا حمل‌کنندگان را از مسئولیت در قبال خسارت و از بین رفتن محتویات ناشی از اهمال کاری، خطا، نقص در بارگیری، بارچینی، محافظت و مراقبت یا تحویل صحیح و سالم کالا معاف میکرد.

برودی آشکار گردید که پذیرش یکساخت، شرایط مقررات در قراردادهای بین‌المللی، در ارتباط با حمل دریائی کالا را و طلبانده قابل حصول نبود. بدین خاطر که عده‌ای از مالکین کشتی‌ها، عموماً تحت این عنوان که مصالح تجارت و بازرگانی باید با حمایت از اصل آزادی در قرارداد حمایت گردد از پذیرش قانون سرباز زدند و از طرفی فشار صاحبان کالا مبنی بر اینکه این نظریه قدرت قانونی کسب نماید، سرانجام منجر به تشکیل کنفرانس قوانین دریائی در سال ۱۹۲۳ در بروکسل گردید، که حاصل آن، مقررات لاهه بود.

در طول سالیان گذشته اختلاف عمده بین صاحبان کشتی و مالکان کالا، موضوع فقدان و خسارت وارده به کالا در طی مراحل مختلف حمل و هماهنگ نبودن قوانین بارنامه‌های دریائی، برای بررسی موضوع فوق بود، که منجر به اختلاف دامنه‌داری بین طرفین درگیر در جریان حمل دریائی کالا، از نظر جبران زیانهای وارده می‌گردید.

با تصویب مقررات لاهه، به عنوان پیش‌نویس کنوانسیون بین‌المللی به منظور هماهنگ‌سازی برخی قوانین بارنامه دریائی در ۱۶ اوت ۱۹۲۴، نقطه مشترکی برای شروع حل و فصل اختلاف بین صاحبان کالا و مالکین کشتی در ارتباط با موضوع مسئولیت هنگام فقدان یا خسارت وارده به کالا به وجود آمد.

اعمال قوانین لاهه از جانب تجار و مالکین کشتی در روابطی مابین نتیجه طبیعی تصویب این قانون بود. اما در طی زمان به علت دعوی و شکایات مطروحه بین صاحبان کالا، صاحبان کشتی، و بیمه‌گران بر علیه یکدیگر، طرفین به موقعیت خویش تحت این قانون آگاهی یافتند.

قوانین لاهه

اما در ارتباط با تفسیر شروط قوانین لاهه، در ارتباط با مسئولیت هنگام فقدان و خسارت وارده به کالا، دعوی مختلفی در دادگاهها مطرح میشد، که نهایتاً این شرایط منجر به تصویب

مطالبه غرامت

اما مطالبه غرامت از متصدی حمل در صورت وقوع به استناد این مسئولیت ها ، و تعهدات باید در مهلت تعیین شده و از طرف قانونگذار انجام گیرد . این مهلت که در قوانین لایحه مقرر شده و از آنجا به قانون تجارت و به ویژه قانون دریائی ایران رافه پیدا کرده ، یک سال است . و پس از انقضای این مدت مطالبه غرامت از متصدی حمل و نقل مشمول مرور زمان شده و چنین ادعائی دیگر در دادگاه مسموع نخواهد بود . اما وقایعی که در بیرون از مجموعه قوانین و حتی کتابهای حقوقی اتفاق می افتد بسیار پیچیده تر از آنست که قانونگذار یا حقوقدان بتواند این جوانب را پیش بینی کند و راه حلی برای آن ببیند .

در بند ۶ ماده یک قانون لایحه ، در ارتباط با اعلام فقدان یا خسارت وارده به کالا از طرف مالک محموله به متصدی حمل چنین آمده است : در صورتیکه همزمان یا قبل از نقل مکان بار و تسلیم آن به تحویل گیرنده اخطارهای حاکی از فقدان یا خسارت وارده به بار با شرح و کیفیت آن کتبا " به متصدی حمل یا نماینده او در بندر تخلیه تسلیم نگردد نقل مکان بار و دادن آن به کسی که برطبق قرارداد حمل باید باره او تسلیم شود ، بمنزله تحویل بار مندرج در بارنامه در باری از طرف متصدی حمل خواهد بود ، چنانچه فقدان یا خسارت وارده به بار آشکار نباشد اخطار مذکور باید ظرف سه روز پس از تحویل بار تسلیم شود .

در صورتیکه در موقع دریافت وضع و چگونگی کالا مورد رسیدگی و بازدید طرفین قرار گرفته باشد ، تسلیم اخطار کتبی ضروری نخواهد بود . از آنجا که در صورت وارد شدن خسارت به کالا یا فقدان آن ، مراتب باید توسط صاحب محموله کتبا به متصدی حمل یا نماینده او در بندر تخلیه تسلیم گردد ، اعلام فوق باید ظرف مدت کمتر از یکسال از تاریخ دریافت کالا ارائه شود .

در دنباله بند ۶ ماده ۳ آمده است که :



یا وسیله مناسب برای رسیدگی به صحت آنها را در اختیار نداشته باشد .

بارنامه دریائی صادر شده به شرح فوق ، مدرک دریافت کالا به وسیله متصدی حمل به شرح مندرج در بند ۳ الف ، ب و ج این ماده خواهد بود .

از زمانی که محموله در کشتی بارگیری شده و تا لحظه ای که پیاده شده روی اسکله مقصد قرار میگیرد ، متصدی حمل دارای مسئولیتها و تعهداتی است که نقش هر کدام از آنها ، برای وی مسئولیت آوراست .

تعهد متصدی حمل با تحویل گرفتن کالا و فراهم آوردن وسیله حمل و نقل خاتمه نمی پذیرد . او باید محموله را سالم به مقصد برساند . از همین روابط بر مسئولیت متصدی حمل در سالم رساندن کالا به مقصد است و در این میان تفاوتی نمی کند خود به شخصه کالا را حمل کرده باشد و یا کس دیگری را مأمور این کار نماید . همین که صاحب کالا ثابت نماید محموله را به متصدی حمل سپرده ، مسئولیت متصدی حمل در قبال مفقود شدن یا نقص وارده به کالا محرز است . مگر اینکه وی ثابت نماید که خسارت وارده ناشی از تقصیر صاحب کالا یا گیرنده و یا نتیجه وقایع خارجی بوده که هیچ متصدی حمل و نقلی نمی توانسته از آن جلوگیری نماید .

لایحه (قوانین حمل دریائی کالا در سال ۱۹۲۴) در ژانویه سال ۱۹۲۵ توسط دولت انگلستان گردید .

از آنجا که برای رفع مشکلات و اختلافات ناشی از فقدان و خسارت وارده به کالا ، مالکان محموله ، صاحبان کشتی و بیمه گران ، همچنان ناگزیر از مراجعه به قوانین بین المللی تصویب شده در این زمینه ، همچون ، قوانین هارتر ، لایحه ، هیگ ، هیگ ویزبی و هامبورگ خواهند بود . برای بکنواخت کردن مسئولیت های حمل کننده ، ماده ۲ از مقررات لایحه بیان میکند : با توجه به مفاد ماده ۶ در قرارداد حمل ، مسئولیت ، تعهدات ، حقوق ، و معافیت از مسئولیت های متصدی حمل در مورد ، بارگیری ، جابجا کردن ، انبار کردن ، حمل ، محافظت و مواظبت بشرح مواد مندرج در قانون خواهد بود . در بند ۲ ، ماده ۱ ، از مقررات لایحه آمده است که : پس از وصول و قبول مسئولیت کالا متصدی حمل یا فرمانده کشتی و یا نماینده متصدی حمل بر حسب تقاضای فرستنده بار موظف است بارنامه دریائی که در آن مشخصات ذیل درج شده است صادر نماید .

الف - علائم مشخصه ای که جهت شناسائی بار ضروری است همان علائمی است که توسط فرستنده بار قبل از شروع بارگیری کتبا " تسلیم شده مشروط بر اینکه در مورد بار بدون روپوش علائم مذکور بر روی بار نقش شده و یا بطور وضوح نشان داده شده باشد . اگر بار در صندوق قرار گرفته و یا دارای پوشش باشد علائم باید در روی صندوق یا روپوش بطوری نقش شود که تا پایان سفر خوانا باشد .

ب - تعداد بسته ها یا قطعات ، مقدار یا وزن بر حسب مورد به نحوی که کتبا " از طرف فرستنده بار تعیین و تسلیم شده است ، باید مشخص شود .

ج - متصدی حمل یا فرمانده یا نماینده متصدی حمل ملزم نیست که در بارنامه های دریائی علائم ، تعداد ، مقدار یا وزنی را قید نماید که صحت آنها بجهت موجه مشکوک باشد و

هر نوع ادعای خسارت علیه صاحبان کالا، متصدی باربری، نماینده وی، فرمانده، هر عضوی از کارکنان کشتی و سایر کارگزاران، بدون توجه به طبیعت قانونی این نوع ادعاها، ظرف یکسال پس از تاریخ تخلیه کالا و در صورت عدم تحویل گذشت یکسال از تاریخی کسه کالا می‌بایست تحویل داده میشد، مشمول مرور زمان خواهد بود مگر اینکه قبل از انقضای مدت اقامه دعوی گردد و به این ترتیب مرور زمان برای مدتی معین به تعویق افتد. در مورد مطالباتی کسه ارتباطی به کالا ندارد، پس از ورود کشتی به بندر مقصد مندرج در این بارنامه نیز همین حکم جاری است.

این بحث ادامه دارد



متصدی باربری برای این مقدار زائد بر ۱۰۰ لیره استرلینگ نخواهد بود.

ج) مسئولیت متصدی باربری در مورد بیکه واقعا "مسئول است"، زائد بر ارزش معمولی کالا در بازار در زمان و مکان حمل نخواهد بود، معذالک ممکن است، صورت حساب خرید کالا از ارزش معمولی آن در بازار در زمان و مکان حمل کمتر باشد، در این صورت متصدی باربری طبق صورت حساب خرید پرداخت خواهد نمود. در صورت عدم وجود ارزش معمولی کالا در بازار، این مقررات با توجه به ارزش معمولی کالا اعمال میشود.

د) هرگاه فرستنده کسرو کمبودی در کالاها یا تعداد بسته‌هایی که به موجب بارنامه حمل شده پیدا کند، متصدی باربری در حدود صلاحیت خود ممکن است بعنوان عوض این کسرو کمبود، کالای مشابه دیگری از نظر نوع و کیفیت تحویل دهد، اعم از اینکه کالای مذکور علامت و شماره متفاوتی داشته و با صلا "علامت و شماره‌ای نداشته باشد. بازرگانان به موجب این بارنامه چنین کالائی را بعنوان تحویل درست کالا می‌پذیرند.

ادعای فقدان یا خسارت نسبت به متصدی حمل و کشتی پس از گذشتن یکسال از تاریخی تحویل و در صورت عدم تحویل از تاریخی که بار باید تحویل داده شده باشد، مسموع نخواهد بود.

در زمان اعلام خسارت از طرف مالک محموله به متصدی حمل مسئله حائز اهمیت ارزش کالا می‌باشد.

در بند ۵ ماده ۴ آمده است که:

متصدی حمل یا کشتی هیچکدام در مورد فقدان یا خسارت وارده به کالا مسئولیتی بیش از صد لیره استرلینگ برای هر بسته کالا یا واحد آن نخواهد داشت. مگر اینکه نوع و ارزش اینگونه محمولات قبل از حمل توسط فرستنده بار اظهار گردیده و در بارنامه دریائی نیز قید شده باشد. در ضمن متصدی حمل یا نماینده او، و یا فرمانده می‌تواند، نسبت به تعیین حداکثر مبلغ دیگری غیر از صد لیره استرلینگ تعیین شده توافق نماید، مشروط بر آنکه از مبلغ فوق‌الذکر کمتر نباشد.

چنانچه فرستنده نوع و ارزش کالا را آگاهانه برخلاف واقع در بارنامه دریائی قید نماید، متصدی حمل و صاحب کشتی در مورد فقدان یا خسارت وارده به کالا مسئول نخواهد بود.

در بند ۲الف ماده مذکور آمده است

متصدی باربری یا صاحب کشتی هیچکدام در هر حال در مورد فقدان یا خسارت وارده به کالا، مسئولیتی زائد بر ۱۰۰ لیره استرلینگ برای هر بسته کالا و یا هر واحد آن نخواهند داشت، مگر اینکه نوع و ارزش اینگونه بار قبل از حمل توسط فرستنده بار اظهار گردیده و در بارنامه دریائی نیز قید شده باشد. ولی اظهار ارزش به قصد محاسبه کرایه حمل اظهار به معنی فوق محسوب نمی‌شود. این محدودیت مسئولیت در مورد کلیه مطالبات قراردادی و همچنین هر نوع مطالبات ناشی از سایر شروط نیز اعمال می‌گردد.

ب) در مورد کالاهائیکه بصورت فله حمل میشوند، هر تن ۱۰۰۰ کیلوگی بعنوان قاعده در حکم یک واحد معمولی فرض می‌شود و مسئولیت