

مسئولیت متصدی حمل

از: همایون اسدی

آقای همایون اسدی اخیراً در سمینار حمل و نقل دانشگاه تربیت مدرس سخنرانی جالبی در مورد مسئولیت متصدی حمل بر اساس قانون تجارت ایراد کرده اند و در کمال محبت آنرا در اختیار فصلنامه بیمه مرکزی ایران قرار داده اند از آنجاکه مسئله مسئولیت مؤسسات حمل و نقل مستقیماً به مؤسسات بیمه مربوط می شود ضمن تشکر از ایشان قسمتهائی از این سخنرانی را بخصوص در زمینه رویه قضائی دادگاههای ایران در ارتباط با دعاوی مؤسسات بیمه برای استفاده خوانندگان درج می کنیم و امیدواریم درج این مقاله مقدمه همکاری های ثمر بخش تری در آینده باشد .

۱ - قانون تجارت

وقتی یک شرکت حمل و نقل و یا یک مؤسسه بازربری پس از طی مراحل بازرایی بر رقبای خود فائق آمد ، آنگاه با یک دستور حمل که از طرف صاحب کالا صادر شده روبرو می شود . این دستور حمل به زبان و فرهنگ عامیانه حمل و نقل در جمله ساده زیر خلاصه می شود « بار را از زمین بردار » در اینجاست که در مقابل شرکت حمل و نقل حاذق و دوراندیش سؤالات زیر مطرح می شود ، مسئولیت متصدی حمل چیست ؟ متصدی حمل کیست و آیا وی متصدی حمل محسوب می شود ؟ انتظارات صاحب کالا دقیقاً از چه مواردی تشکیل می شوند و اینکه این انتظارات با دامنه مسئولیتهای حقوقی که وی پذیرفته است منطبق هستند یا خیر ؟ از آنجا که بحث ما در محدوده مؤسسات حمل و نقل ایران است بهتر است به یکی از رایج ترین نمونه های بارنامه صادره مؤسسات حمل و نقل بین المللی ایرانی

مراجعه کنیم . در واقع انتخاب این بارنامه نمونه برای این است که راه ساده ای برای شروع بحث پیدا کرده باشیم و بدون نیاز به بازخوانی قوانین به نحوی سهل برای همگان روشن کنیم که در چه مواردی متصدی حمل عاصداً از زیر بار مسئولیتهائی که منطقیاً به عهده وی است شانه خالی کرده است . نمونه ای که دانسته یا ندانسته از مؤسسه ای به مؤسسه دیگر انتقال یافته تا جایی که بصورت تیپ مطلوب درآمده است .

از آنجا که رویه قضائی همواره حکم به آوردن نکات بارز تعهدات و موارد عدم مسئولیت متصدیان حمل در روی بارنامه داشته ابتدا به بررسی مفاد روی بارنامه به ویژه شرایط آن می پردازیم :

کالای تحت این بارنامه در کمال صحت و سلامت ظاهری تحویل گرفته شده است . بسته ها با علامات و شماره های مندرج در بارنامه طبق اظهار فرستنده مشخص شده و لیکن ابعاد ، کیفیت ، محتویات و ارزش

دارند. مسئولیت هر کدام از متصدیان حمل و اقمی از زمانی که محموله را تحویل می گیرند و تا زمانیکه محموله را به متصدی حمل بعدی و یا گیرنده نهائی تحویل می دهند ادامه می یابد هر دو طرف توافق کردند که چندین متصدی حمل که به ایشان حمل واگذار گردیده دارای حق حبس بر روی محموله از نظر کرایه حمل، بیمه و سایر هزینه های پرداخت شده می باشند و مادام که حقوق ایشان استیفاء نگشته، محموله در گرو جبران حق ممتازه ایشان باقی می ماند و فروش محموله بر اساس قواعد حراج عمومی یا به طرق دیگری که صلاح بدانند و بدون اخطار قبلی به صاحب کالا، فرستنده یا گیرنده انجام خواهد پذیرفت.

اولین نکته ای که در بارنامه فوق به چشم می خورد این است که در آن بر خلاف عرف معمول متصدی حمل نه تنها محتویات بسته ها بلکه حتی وزن، ابعاد، علامت و شماره ها را نیز تأیید نمی کند.

در واقع شرایط ویژه بارنامه چون «جزئیات محموله طبق اظهار فرستنده می باشد» و «یا» بارگیری باربندی، شمارش بعده فرستنده» اینک در حمل و نقل کالا^۱ رایج و جزء کلوزهای قابل قبول عامه محسوب می شوند لیکن در هیچ جا دیده نشده که متصدی حمل وزن، ابعاد، تعداد و حتی علامت و شماره های یاد شده روی بسته ها را به عهده نگیرد. عدم قبول تعهد در موارد فوق نه تنها خارج عرف بلکه مخالف اکثر کنوانسیونهای معروف حمل و نقل است که در شیوه های مختلف حمل زمینی، دریائی و هوائی به امضاء رسیده اند. مضافاً اینکه بر اساس ماده ۳۹ آئیننامه قانون امور گمرکی چنانچه بین تعداد بسته های تحویلی و یا تخلیه شده به گمرک و اظهارنامه و فهرست کل بار اختلافاتی مشاهده گردد مراتب بلافاصله در صورتجلسه درج و به امضاء نماینده متصدی حمل و مأموران گمرک می رسد و بر اساس ماده ۲۸ قانونی امور گمرکی و مقررات قسمت ششم این آئیننامه نماینده متصدی حمل مسئول جبران کسری ها و پرداخت جرائم است.

کالا از نظر صادرکننده بارنامه نامعلوم بوده و همواره استوار بر شرایط ذکر شده در این بارنامه می باشند. تحویل نهائی در محل قید شده و یا نزدیکترین ایستگاه راه آهن به آن محل، از طریق مسیر دلخواه متصدیان حمل صورت می گیرد و متصدیان حمل مذکور خود منتخب نماینده حمل که ذیل بارنامه را امضاء می کنند هستند. یک نسخه از اصل پشت نویسی شده بارنامه به نماینده حمل مقصد می باید تسلیم گردد تا در مقابل کالا یا ترخیصیه مربوطه تحویل شود. فرستنده گواهی می کند که تعداد نسخ اصل قید شده در بارنامه با امضاء و متن و تاریخ یکسان صحت داشته و در صورت ارائه یکی از نسخ اصل دیگر نسخه ها باطل قلمداد خواهند شد.

آنچه در این قسمت بارنامه به نحو بارزی به چشم می خورد این نکته است که «متصدی حمل نه تنها محتویات بسته ها بلکه وزن، حجم، ابعاد، علامت و شماره ها را نیز تأیید نمی کند» عدم تأیید موارد فوق نوعاً برای بارنامه در عرف بین المللی غیرعادی است. اینک به ظهر بارنامه مراجعه می کنیم:

بارنامه منوط به استثنائات و شرایط این قرارداد است که در مورد آن طرفین توافق قراردادی دارند. بطور وضوح مشخص گردیده که شرکت امضاء کننده بارنامه فقط نماینده فرستنده یا گیرنده کالا محسوب می گردد و جزء حمل کنندگان مشترک شناخته نشده و منحصرأ نماینده متصدیان حمل است و هرگز نمی توان وی را مسئول اعمال متصدیان حمل واقعی دانست و بطور اخص مسئول فقدان خسارت، ضبط، مشیات الهی، اعمال دشمنان، توقیف، محدودیت ها افعال حکمرانان، مقامات بندری، یا مقامات صاحب نفوذ در شرایط یاد شده پیشین یا شرایط و استثنائات شرکتهای راه آهن، کشتیرانی یا هواپیمائی یا سایر وسائل حمل و نقل ذی دخیل در حمل نیست.

«قانون ایران منحصرأ در مورد کلیه مسائل این قرارداد حاکم بوده و محاکم تهران صلاحیت رسیدگی

داده شده اند .

نکته پنجم : اینکه صادر کننده از حق حبس به نفع عاملان حمل برخوردار است . نیز از حق به حراج گذاردن کالا آنهم بدون اطلاع قبلی به صاحب کالا .

این ماده بارنامه نیز بسیار متناقض است زیرا از طرفی صادر کننده خود را حتی در حد دلال نمی داند و قانون تجارت که صادر کننده خود را در پناه آن قرار می دهد تصریح می کند که دلال از حق حبس برخوردار نیست و از سوی دیگر بدون قبول نمودن مسئولیتهای صادر کننده بارنامه اصرار دارد که از تمام مزایای قانونی متصدی حمل برخوردار باشد . وانگهی حتی در مورد متصدی حمل نیز نص صریح قانون اولاً استفاده از حق حبس و به حراج گذاردن را محدود به شرایط خاصی نظیر عدم پرداخت کرایه حمل نموده ثانیاً حق به حراج گذاردن نه تنها نمی تواند بدون اخطار قانونی قبلی به صاحب کالا باشد بلکه اجباراً باید تحت نظارت مدعی العموم محل نیز واقع گردد .

تا اینجا کلام به این سؤال پاسخ دادیم که چه کسی متصدی حمل نیست . اینک برای اینکه به شرایط متصدی حمل در قانون تجارت به دو طبقه بندی دیگر مسئولیت از نظر این قانون که هر کدام به نوبه خود می تواند ظاهراً و تا درجاتی جانشین متصدی حمل گردند نیم نگاهی می افکنیم یعنی به تعاریف دلال و یا حق العمل کار :

دلال

کسی که در مقابل اجرت واسطه انجام معاملاتی شده و یا برای کسی که می خواهد معامله کند طرف معامله پیدا کند دلال است . قرارداد دلالی تابع مقررات راجع به وکالت است . دلال در نفس معامله منتفع نمی باشد .

حوزه مسئولیت : دلال مسئول تقصیرات خود در مقابل آمر خود است . او نمی تواند ذیل قرارداد با اشخاص ثالث را از طرف آمر خود امضاء کند مگر اینکه

نکته دوم : اینکه بارنامه فوق فاقد کلوز پارامونت است . کلوز پارامونت مقررات یکی از کنوانسیونهای حمل را به بارنامه مربوط می کند . پس می توان چنین استنباط کرد که صادر کننده بارنامه خود را مقید به هیچ یک از مقررات بین المللی حمل نمی داند .

نکته سوم : صادر کننده اظهار می کند ، فقط نماینده صاحب کالا است و مسئولیت عاملان حمل (متصدیان حمل) را ندارد . در قانون تجارت چیزی به عنوان نماینده صاحب کالا نداریم و عبارت فوق گنگ است . از آنجا که در جای دیگری صادر کننده ، مفاد قرارداد حمل و بارنامه را تابع محاکم ایران و طبق قوانین جاری ایران می داند بهتر این بود که از واژه های روشن تری استفاده می کرد . در واقع در قانون تجارت به تفصیل از وکیل - دلال - حق العمل کار و متصدی حمل و نقل صحبت شده و لیکن نامی از نماینده صاحب کالا نیست . بااین ترفند صادر کننده می خواهد از مسئولیت فقدان و خسارت شانه خالی کند . تکلیف چنین موادی در بارنامه بر اساس روح حاکم بر کنوانسیون های بین المللی حمل و نقل که به عبارتی « تئوری عمومی حقوق حمل و نقل » خوانده شده تعیین شده است . در واقع تئوری عمومی حقوق حمل و نقل کلیه مواد تقلیل دهنده مسئولیت متصدی حمل را به نحوی که متصدی دچار نقصان فاحش در درجات مسئولیت خود گردد باطل دانسته است . سؤال این است که عاملان حمل مذکور در ظهر بارنامه را چه کسی انتخاب کرده است ؟ اگر به دستور خریدار انتخاب شده اند می توانستیم چنین استنباط کنیم که امضاء کننده زیر بارنامه دلال است و به دستور آمر خود عمل کرده ولی وقتی امضاء کننده یا صادر کننده بارنامه در انتخاب عامل حمل شخصاً و منحصراً دخیل بوده باید عملاً و منطقاً و قانوناً مسئولیت انتخاب خود را به عهده گیرد .

نکته چهارم: تعیین قانون حاکم و صلاحیت رسیدگی داد گاههای مربوط به دعاوی است که در این بارنامه محاکم تهران و قانون ایران ذیصلاح تشخیص

ارائه ندهد در مقابل منافع بیشتری که می برد مسئولیت کامل طرف معامله را نیز به عهده می گیرد .

متصدی حمل:

بر اساس قانون تجارت متصدی حمل یک «حق العمل کار حمل و نقل» در معنای حقوق لاتن و در ابعاد کامل است . قانونگذار این بار هم تصریح می کند که «قرارداد حمل تابع مقررات وکالت است» در قرارداد حمل وظایف ارسال کننده کالا به شرح زیر طبقه بندی شده اند :

- دادن اطلاعات صحیح و کامل به متصدی حمل راجع به نحوه انتقال .
- انجام بسته بندی کافی کالا و گر نه منجر به سلب مسئولیت از متصدی حمل می شود . ولی اگر متصدی با وجود عیب ظاهر محموله را قبول کند مسئول آواری خواهد بود (ماده ۳۸۱) .

وظایف متصدی حمل و نقل:

- تحویل گرفتن
- انجام حمل به محل موعود در زمان مورد تعهد
- تحویل دادن به صورت اولیه
- در صورت خودداری گیرنده کالا از تحویل آن ، به امانت گذاشتن کالا و سپس به حراج گذاردن کالا با هماهنگی مدعی العموم . این معانی دقیقاً با وظایف حق العمل کار در حقوق لاتن همگون است .
- موارد مسئولیت متصدی حمل :
- اتلاف ، گم شدن ، خسارت ، تأخیر در حمل ، نقص ، خسارت دریائی .
- مواد عدم مسئولیت :
- دستورات یا اطلاعات نادرست ارسال کننده
- بسته بندی ناکافی در صورت آشکار بودن لازمه عدم مسئولیت وجود اخطار کتبی و قبلی است .
- فورس ماژور
- موارد تقلیل مسئولیت :

در این مورد وکالت کتبی داشته باشد . دلال موظف به پیروی از دستورات آمر است و در غیر اینصورت مسئول اتلاف مال و یا ضرر و زیان وارده است . اما دلال مسئول اعتبار عاملان (طرفین معامله) و اعتبار اصل معامله نیست . چون دلال به نام خود عمل نمی کند از حق حبس محروم است و لیکن اگر ثابت شود که در اصل معامله منتفع بوده ، تغییر ماهیت داده و ضامن اجرای تعهدات طرفین هم خواهد شد .

حق العمل کار:

این نیز تابع مقررات وکالت است با این تفاوت که حق العمل کار بنام خود ولی به حساب دیگری معامله می کند . در هر حال حق العمل کار نیز ظاهراً از استقلال رأی و اختیار انتخاب روش کار برخوردار نیست بنابراین فقط در صورت عدم پیروی از دستورات آمر مسئول اعاده خسارات شناخته می شود . در مقابل چون به نام خود معامله می کند از حق حبس برخوردار است .

وظائف حق العمل کار : مطلع ساختن آمر از جریان کار - پیروی از دستورات آمر - تسلیم اعتراض کتبی به کارگزاران در قبال دریافت کالای مربوط به آمر با عیب آشکار - به حراج گذاشتن کالای در حال فساد و سریع الفساد به نفع آمر با اجازه قبلی مدعی العلوم ، حق العمل کار تکلیف به بیمه کردن مال ندارد مگر با دستور آمر .

مسئولیت حق العمل کار : خطای شخصی ، پیروی از دستورات آمر .

دوگانگی شخصیت حق العمل کار در قانون تجارت : قانونگذار تصریح می کند که حق العمل کار که شخصاً طرف معامله واقع می شود اگر طرف ثالث معامله را به آمر خود معرفی ننمود ، خود طرف معامله شناخته شده و مسئولیتهای وی افزایش می یابد . این نقطه اشتراک و هم گرایی حقوق لاتن و حقوق ایران است زیرا در حقوق لاتن چنانچه حق العمل کار رأساً اقدام به معامله کند و طرف معامله و ریز مخارج معامله را به آمر خود

- تدلیس ، تقصیر عمدۀ متصدی حمل

مرور زمان :

تنها نمایندگان ایران مسئول نیستند بلکه وظیفه اثبات وجود مسئولیت با مدعی یا خواهان (صاحب کالا) است . در واقع محاکم نقش شرکتهای حمل و نقل را محدود به « دلالتی » تشخیص داده اند که صورت محترمانه آن که از طرف شرکتهای عنوان می شود واژه نمایندگی یا RECEIVING AGENT است .

دادنامه های تقدیمی و کلای شرکتهای بیمه عمدتاً حاوی اشارات و دلایل زیر است :

ماده ۳۸۶ قانون تجارت که موضوع ضمان خسارت مال الاتجاره را به عهده متصدیان حمل و نقل محول نموده است . وکلای متصدیان حمل در پاسخ عمدتاً مدعی شده اند که موکلان ایشان متصدی حمل و نقل نمی باشند تا مسئولیت جبران کسری کالا را به عهده گیرند .

ماده ۳۸۸ قانون تجارت که طی آن 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 یا حمل و نقل کننده دیگری را مأمور کرده باشد . با استناد به این ماده وکلای شرکت بیمه شرکتهای خارجی صادر کننده بارنامه را به عنوان مباشران متصدی حمل و نقل ایرانی معرفی نموده اند .

در پاسخ به لوایح تقدیمی بیمه گران ، وکلای خوانندگان اظهار داشته اند که با استناد به همان ماده ۳۸۸ موکلان ایشان به عوض اینکه خود متصدی حمل و نقل واقع شوند در واقع در قسمتی از عملیات جنبی مربوط به حمل و نقل مباشرت داشته اند که آن عملیات عبارت است از تحویل گرفتن کالای وارده به کشور از طریق مرز یا در محل گمرک مقصد و تحویل دادن آن به صاحب کالا لذا در صورت فقدان و کسری نماینده ایرانی نقشی در آن نداشته زیرا کسری و فقدان در خارج مرز ایران و به طور کلی خارج از حیطه نفوذ و نظارت و مباشرت نماینده ایرانی به وقوع پیوسته و با استناد به صورتمجلس کسری یا فقدان که با نظارت گمرک مقصد تهیه می شود اینطور استدلال می کنند که

در مورد عیب ظاهری یا ذاتی هشت روز پس از تحویل گیری کالا ، و در مورد ادعای غرامت یکسال پس از وقوع خسارت یا کسری یا از تاریخی که قاعدتاً تحویل در آن باید صورت گیرد .

۲ - رویه قضائی

محاکم ایران که به امور حمل و نقل رسیدگی می کنند معمولاً با دعاوی شرکت های بیمه که به عنوان بیمه گر علیه شرکتهای حمل و نقل اقامه دعوی می کنند روبرو می شوند . براساس شرایط بیمه نامه بیمه گر پس از تسویه خسارتهای بیمه گذار دارای حق جانشینی شده و می تواند خسارتهای پرداختی را از متصدی حمل بخواهد . تاکنون شرکتهای حمل ایرانی که در محاکم به عنوان خوانده دعوت شده اند از خود سلب مسئولیت نموده اند و به اعتبار اینکه فقط نماینده صادر کننده بارنامه هستند ، از قبول هر گونه مسئولیتی خودداری کرده اند . به استناد پرونده های متعدد مطروحه در محاکم حقوقی یک و دو دادگستری که همگی از نظر نوع خواسته ، استدلالات خواهان (بیمه گر) و مدافعات خواننده (مؤسسه حمل و نقل ایرانی) شباهت تام دارند ، آراء صادره محاکم موجب صدور احکام متناقض در دیوان عالی کشور شده نهایتاً در سال ۱۳۶۳ دیوان عالی کشور رأی وحدت رویه شماره ۲۹ - ۱۳۶۳/۷/۲۸ را صادر نمود که خلاصه آن این است که نماینده متصدی حمل و نقل در صورتی ضامن است که دارای اختیارات و تعهدات از طرف حمل و نقل اصلی باشد . از این رو بر اساس رأی فوق نماینده متصدی حمل مسئول خسارات ، کسری و فقدان نیست مگر اینکه یا در اثر قرارداد همکاری در حکم متصدی حمل اصلی باشد یا در اثر اظهارات یا رفتار خود چنین مستفاد شود که مسئولیت متصدی حمل را پذیرفته است . لذا بر اساس این رأی نه

دریائی یاد می کند و کمتر اشاره ای به متصدی حمل زمینی در آن وجود دارد. البته عرف عملکرد گمرکات از تاریخ به اجراء درآمد قانون و مقررات فوق دائر بر این است که این مقررات عملاً در کلیه موارد حمل زمینی، هوائی و دریائی مورد استفاده گمرک بوده و تسری یافته است.

رأی وحدت رویه در دو مورد استثناء قائل شده است: قبول نمودن وظایف و مسئولیتهای متصدی از طرف نماینده در اثر قرارداد همکاری با متصدی اصلی و طرز رفتار یا اظهارات خود نماینده که وظایف متصدی را قبول کرده باشد. از این رو می بینیم در اغلب محاکمی که پس از صدور رأی وحدت رویه تشکیل شده و کلای شرکتهای بیمه یا صاحبان کالا از محضر دادگاه درخواست کرده اند که نماینده قرارداد همکاری خود را با متصدی اصلی که بارنامه را صادر کرده است ارائه دهد تا محدودیت مسئولیت ادعائی وی احراز شود. در دعوائی که به همین ترتیب بین شرکت بیمه و شرکت حمل و نقل ایران و بلغارستان پیش آمده، دادگاه با مطالعه قرارداد چنین نظر داد که نماینده در حکم متصدی است لذا رأی به محکومیت شرکت یاد شده داده و نیز عین این تقاضا جهت ارائه قرارداد در دادگاه دیگری علیه شرکت مختلط حمل و نقل ایران و شوروی (ایرسوتر) عنوان شد. بنظر می رسد که شرکتهائی که با مشارکت سهام شرکتهای خارجی تشکیل شده اند بیشتر در معرض این تهدید هستند.

همچنین از آنجا که معمول این است به هنگام وقوع خسارت یا کسری مکاتباتی بین متصدی حمل و صاحب کالا صورت گیرد گاهی محتوی برخی مکاتبات می تواند به زیان متصدی حمل در محکمه مورد استناد قرار گرفته و به عنوان یکی از دلایل قبول مسئولیت متصدی از طرف وی تلقی شود. خصوصاً اینکه اغلب مواقع قبل از اینکه کار به دادگاه بکشد نماینده با در نظر گرفتن سیاستهای بازاریابی و جلب مشتری در مکاتبات سعی دارد که مسئله خسارت یا کسری پیش

کالا هنگام ورود به مرز و یا هنگام تخلیه از وسیله نقلیه کسری داشته است و در نتیجه حدود مسئولیت نماینده ناظر به مقدار کالائی است که به وی تحویل شده و نسبت به قبل از آن هیچگونه وظیفه ای نداشته تا مسئول شناخته شود. به همین منوال در مواقع خسارت به کالا اظهار داشته اند که کالا قبل از تحویل به ایشان خسارت دیده و صورتجلسه گمرکی نیز مؤید این امر است.

یکی دیگر از مواد قانون که غالباً بدان ارجاع می شود ماده ۴۱ آئیننامه اجرائی قانون امور گمرکی مصوب فروردین ماه سال ۱۳۵۱ است که به موجب آن مسئولیت «نماینده» در جبران کسری ها (که موجب نقصان در عواید حقوق و سود بازرگانی گمرک می شود) محرز است و از این ماده معمولاً چنین استنباط می شود که همانطور که نماینده در قبال گمرک مسئول است بالتبع به طریق اولی در قبال صاحب کالا نیز همان مسئولیت را دارا است.

ماده ۳۹ همان آئیننامه نیز مورد استناد است: بر اساس این ماده چنانچه بین مقدار بسته های تحویلی و یا تخلیه شده به گمرک و اظهار نامه و فهرست کل بار اختلافاتی مشاهده گردد مراتب بلافاصله در صورتجلسه درج و به امضاء نماینده متصدی حمل و مأموران گمرک می رسد و تکلیف متصدی حمل و نمایندگان وی بر اساس ماده ۲۸ قانون امور گمرکی متصدی حمل را مستوجب پرداخت جریمه به گمرکات جهت کسری کالا می داند. همچنین ماده ۲۶۴ آئیننامه اجرائی ملاک و دلیل پرداخت جریمه بر اساس ماده ۲۸ را گواهی نامه کسر تخلیه می داند.

پاسخ متصدیان حمل و نقل به موارد فوق از این قرار است:

اولاً - موارد مورد اشاره در قانون امور گمرکی و آئیننامه اجرائی آن راجع به نحوه برخورد با جرائم گمرکی است و رابطه بین صاحب کالا و متصدی حمل و نقل ندارد.

ثانیاً - قانون امور گمرکی از متصدی حمل

قراردادهای نمایندگی خود را با طرفهای تجاری خود در کشورهای بیگانه به وزارت راه ارائه دهند. قراردادهای باید طوری تنظیم می شد که شرکتهای حمل ایرانی مسئولیت کسری، خسارات و یا فقدان بار را قبول نمایند. ظاهراً فقط تعداد معدودی از شرکتهای حمل خارجی به امضاء چنین قراردادهائی تن در دادند زیرا امضاء چنین قراردادهائی به معنی قبول انتقال محل طرح دعوی از کشور متبوع ایشان به ایران بود در صورتیکه اکثر بارنامه های صادره در خارج از کشور حق انتخاب محل طرح دعوی را فقط برای امضاء کننده بارنامه محفوظ نگاه می دارد و مسلماً هیچ متصدی حمل خارجی مایل نیست که در محاکم و کشورهای ناشناخته طرف دعوی قرار گیرد. ضمناً امضاء چنین موافقت نامه ای در پاره ای اوقات مخالف قوانین داخلی کشور محل صدور بارنامه یا محل اقامت امضاء کننده آن است. حتی با فرض عدم مغایرت قوانین داخلی، شرکتهای متصدی حمل خارجی می توانند به صلاحیت فنی و حرفه ای و حقوقی نمایندگان ایرانی خود در دفاع از منافع ایشان در خاک کشور بیگانه بی اعتماد باشند که این مطلب بسیار طبیعی است. بخاطر کلیه مسائل فوق، طرح یاد شده سرنوشتی جز به بایگانی سپرده شدن نداشت و لیکن وزارت راه و ترابری که ناظر به جریان امر حمل و سیاست گذار ترابری کشور است از اندیشیدن به طرحهای دیگری که به همان نتیجه منتهی می شود دست برد نداشته است.

تحولات چند سال اخیر بالاخص از سال ۱۳۶۲ به بعد و رونق گرفتن طرحهای فوب به نحوی بود که رفته رفته مراکز تهیه و توزیع که واردات را تحت نظر داشتند و وزارت راه محل تصمیم گیری و تعیین حمل کنند، قیمت، مسیر و شرایط حمل را از خارج به ایران منتقل نمایند که این تحولی بسیار عظیم است. در واقع گرچه بسیاری از اعتبارات اسنادی به صورت سی اند اف گشایش می یابد ولیکن اکثر این اعتبارات در داخل خود حمل کننده، قیمت و شرایط آن را تعیین کرده و

آمده را به نحوی تخفیف داده و جلب نظر مشتری را بنماید.

یکی از عمده ترین مدارکی که غالباً بدان استناد می شود گواهی کسر تخلیه است. که در موارد کسری یا فقدان کالا از طرف گمرک صادر می شود و گواهی کشف اختلافات که در موارد خسارت کالا صادر می شود. هر دو این مدارک از جمله اسناد گمرکی است که بر اساس ماده ۲۸ قانون امور گمرکی و ماده ۳۹ آئیننامه اجرائی قانون امور گمرکی تنظیم می شوند. ذیل این مدارک را انباردار گمرک، نماینده گمرک، نماینده صاحب کالا و نماینده متصدی حمل امضاء می کنند. البته غالباً نماینده صاحب کالا در تنظیم این مدارک حضور ندارد. این اسناد جزء عمده مدارکی هستند که به موجب آنها صاحب کالا می تواند خسارت خود را از متصدی حمل اصلی ادعا کند یا براساس اصل جانشینی پس از دریافت خسارت وارده از بیمه گر حقوق خود را به وی منتقل نماید.

امضاء متصدی حمل ذیل گواهی کسر تخلیه از طرف وکلای بیمه گران به عنوان دلیل و برهان قبول مسئولیت عنوان شده لکن عموماً وکلای متصدیان حمل اینطور پاسخ داده اند که امضای موکلانشان ذیل صورتجلسه کسر تخلیه فقط از جهت معین شدن مقدار کالائی که به او تحویل شده و باید به صاحبش تحویل دهد و اینکه صاحب کالا بتواند برای دریافت خسارت خود به شرکت بیمه یا متصدی حمل و نقل مراجعه کند می باشد و هیچگونه مسئولیتی را برای شرکت موکل در جریان کسری کالا به وجود نمی آورد.

در حقیقت می بینیم که حملاتی که گاه و بیگاه از طرف مراجع مختلف در مورد نقش واسطه گری شرکتهای حمل و نقل عنوان می شود چندان نیز بی اساس نیست. علت اصلی ارائه طرح سال ۱۳۶۵ از طرف وزارت راه و ترابری نیز چیزی جز نقش محدود شرکتهای حمل نمی تواند باشد. در طرح فوق وزارت راه و ترابری به شرکتهای حمل مهلت کوتاهی داده بود که طی آن

خود را به طرف خارجی خود منتقل نماید . البته در صورتیکه نماینده ایرانی حمل کننده بارنامه را از طرف امضاء کند نقش خود را به نماینده کاهش داده و مسئولیت طرف ایرانی را تا متصدی حمل افزایش داده است . از طرفی از آنجا که هر دو سر بار تحت کار نه تیر طرف ایرانی حمل می شود مسئولیت طرف ایرانی طبق کنوانسیون تیر درگیر است . تا این جای کلام دیدیم که چگونه مسئولیت حمل کننده ایرانی در حمل های وارداتی می تواند با توجه به صدور سی ام آر و بارنامه توسط نماینده خارجی حمل کننده کمتر یا بیشتر گردد . در هر حال روشن است که در حمل صادرات به علت صدور اسناد حمل توسط حمل کننده مسئولیت کامل وی در حمل درگیر خواهد بود .

در مورد فعالیت متصدی حمل - به هنگامی که وی پروفورم های حمل صادر می کند بر اساس آن پروفورما (یا پیشنهاد قیمت و شرایط) اعتبار اسنادی با ذکر نام طرف خارجی کارگزار (فورواردر) ایرانی گشایش می یابد باز هم مسئولیت فورواردر درگیر است . عین این مطالب از محتوای نامه سندیکای حمل و نقل بین المللی خطاب به اعضاء مستفاد است زیرا نظر وزارت راه و ترابری را دائر بر لغو فعالیت شرکتهای کارگزار محدود به شرایطی دانسته است که در آن کارگزار پروفورمای حمل صادر نکرده باشد .

حرف آخر آنکه مشاهده کردیم از میان نقشهای

دست فروشنده در این کار عملاً بسته شده است . سؤال این است که آیا مسئولیت حمل کنندگان ایرانی از همتایان متصدی حمل خود بیشتر است . باید گفت که تقسیم بندی جدید که به ابتکار وزارت راه انجام شده در واقع تمایز بین متصدی حمل (فورواردر) و حمل کنندگان جاده ای (کریر) است . گرچه این نوع تقسیم بندی در اروپا نیز وجود دارد ولیکن کمتر مؤسسه حمل یا شرکتهای وجود دارد که انحصاراً به یکی از دو حرفه فوق پردازد . حال که نقش متصدی حمل ایرانی به «دلالی» تقلیل داده شده است آیا مسئولیت حمل کنندگان جاده ای افزون تر است ؟ باید گفت که مسئولیت بالاتر اولاً به درجه آگاهی متصدی حمل از وظایف و مسئولیتهای خود بستگی دارد و متأسفانه کریرهای ما عموماً از آگاهی بسیار اندکی نسبت به مسئله حمل و نقل برخوردارند و آگاهی شرکتهای قدیمی تر که عموماً فورواردر هستند به مراتب بالاتر است . از نظر حقوقی باید دید که بارنامه حمل با کامیون ایرانی را چه کسی امضاء می کند . ممکن است که نماینده شرکت کریر ایرانی در خارج خود رأساً ذیل بارنامه را امضاء کند که در این صورت مسئولیت کامل وی در حمل درگیر می شود گرچه قرارداد حمل بین کریرهای ایرانی و گیرنده کالا به امضاء رسیده لیکن در صورت اینکه کریر ایرانی یا منعقد کننده قرارداد در کار خود مهارت داشته باشد می تواند کلیه مسئولیتهای

جدول مقایسه دلال ، حق العمل کار و متصدی حمل

متصدی حمل	حق العمل کار	دلال	
+	+	+	در حکم وکیل است
+	+	+	معاملاتش تجاری است
+	+	-	معامله به نام خود
+	-	-	با منابع مالی خود
+	-	-	دارای استقلال رای
+	+	-	دارای حق حبس

این فصل مقایسه ای خلاصه شده از حدود مسئولیت دلال ، حق العمل کار و متصدی حمل و نقل ارائه دهیم نظر خوانندگان را به جدول زیر که خود گویاست جلب می نمائیم .

متفاوتی که قانون تجارت برای متصدیان حمل تعیین کرده است ، شرکتهای حمل و نقل ایرانی بیشتر به حد دلالی رضایت داده و سعی بر این داشته اند که مسئولیت خود را تا حد امکان تقلیل دهند . برای این که در پایان

پاورقی

- 1-Cargo Owner
- 2- Move Cargo
- 3- Freight Forwarder
- 4- Said to Contain
- 5- Shipper's Load, Stowe and Count
- 6- Paramount Clause
- 7- Clause D'Attribution De Competence
- 8- Lien Clause

