

مسئولیت بارگیری در مبنای خرید فوب

از: همایون اسدی

۱ - ابهام

گزارش بازرسی آن را روی عرشه کشتی تعیین شده توسط خریدار در بندر مبدأ بارگیری نماید.

نکته مهم در مبنای فوب این است که محل انتقال مسئولیت، صحت و سلامت کالا از فروشنده به خریدار نرده کشتی^۴ (لبه بدنه کشتی) تعیین شده است. این نکته به این معنی است که به مجرد عبور محموله - متصل به قلاب جرثقیل - از فضای بالای نرده کشتی این مسئولیت و همچنین مخارج مربوط به بارگیری از شانه فروشنده ساقط شده به خریدار منتقل می‌شود. لازم به تذکر است که خریدار باید در متن اعتبار اسنادی^۵ یا در متن قرارداد خرید در کنار لفظ فوب به اینکوترمز ۱۹۵۳ نیز اشاره کند زیرا قید صرف کلمه فوب طبق نظر و رأی دادگاههای بازرگانی اروپا آنرا به شرایط اینکوترمز ارتباط نمی‌دهد.

در واقع طی سالهای طولانی تجارت دریایی هر بندری در دنیا سنت مخصوص به خود را ایجاد کرده است. از جمله این سنن معنی فوب است که در هر بندر دارای وجه افتراق زیاد و کم نسبت به بندر دیگر است. به عنوان مثال در بنادر ایتالیا لفظ فوب بدون اشاره به اینکوترمز به معنی FOB Stowed مستفاد می‌شود یعنی علاوه بر مخارج و مسئولیتهای بارگیری، فروشنده می‌باید مخارج بارچینی و مسئولیت آن را که به مراتب بیشتر از مخارج بارگیری است تقبل کند. بالعکس در بنادر شمال آلمان لفظ فوب به معنی FOB Liner In محسوب می‌گردد یعنی فروشنده در واقع هیچ هزینه‌ای اعم از بارگیری، بارچینی و تحکیم بار را به عهده نداشته و پرداخت هزینه‌ها و قبول مسئولیتهای این عملیات کلاً به عهده خط کشتیرانی تعیین شده از طرف خریدار است حتی در تعاریف اینکوترمز نیز مسئولیت بارگیری در مبنای فوب دچار ابهاماتی است زیرا اینکوترمز مقرر می‌کند:

در سال ۱۹۵۳ اطاق بازرگانی بین‌الملل واقع در پاریس به منظور رفع سوء تفاهمات و اختلافات بین خریدار و فروشنده بین‌المللی دست به کاری بزرگ و ارزشمند زد و آن تدوین تعاریف و تعیین حدود مسئولیت و وظایف هر یک از طرفین معامله تجاری در قالب چندین مبنای خرید و فروش بود که به «شرایط بین‌المللی بازرگانی» اینکوترمز^۱ معروف شد. اینکوترمز بقدری با استقبال گسترده تجار جهان روبرو شد که بعد از اولین چاپ چند بار توسط کمیته‌های فنی اطاق بازرگانی بین‌الملل در شرایط و تنوع مبناهای آن تجدید نظر شد تا با تحولات بازرگانی، مخابراتی، مالی و حمل و نقل روز منطبق شود تا جایی که آخرین فرم تجدیدنظر شده آن در سال ۱۹۹۰ به چاپ رسید. در طول این سالها اینکوترمز از نظر تعیین حدود و تقسیم وظایف و مسئولیتهای خریدار و فروشنده و در نتیجه ایجاد نظم در شیوه مبادلات بین‌المللی بسیار سودمند بوده است.

مبنای فوب^۲ یکی از قدیمی‌ترین مبناهای اینکوترمز بشمار می‌رود که از همان ابتدا یعنی از سال ۱۹۵۳ تعریف شده و تاکنون به همراه مبنای سی اند اف^۳ رایج‌ترین شیوه‌های خرید و فروش محسوب می‌شود.

بطور خلاصه در مبنای فوب فروشنده ملزم است که کالا را بنحو صحیح و مطابق با عرف بین‌المللی و مناسب با شیوه حمل دریایی بسته‌بندی نموده و آن را تا بندر بارگیری (طبق سفارش خریدار) حمل نمایند سپس با انجام کلیه تشریفات صادراتی و پرداخت عوارض صادرات معمول در کشور سازنده کالا و یا پرداخت حقوق ترانزیت در کشورهای محل گذر کالا و لزوماً با تهیه کلیه مدارک و اسنادی که برای صادرات لازم است - به هزینه خود - و نیز با انجام کنترل دقیق کمیت و کیفیت کالا و تهیه

که در لابلای آن مستتر است عبارت است از مسئولیت علی القاعده بسیار شدید متصدی حمل، ذکر موارد سلب یا تقلیل مسئولیت متصدی حمل (موارد استثنا) و بالاخره محدودیت مسئولیت متصدی براساس هر بسته یا وزن کالا. مقررات هاگ عیناً در کشورهای که کنوانسیون را امضاء نموده‌اند به صورت قوانین دریائی این کشورها تقلید شده است لیکن به علل مختلف از جمله مشکل ترجمه از متن اصلی به زبانهای مختلف تغییرات جزئی در این قوانین پیدا شده است.

با توجه به تعاریف مندرج در بند (E) ماده اول مقررات هاگ و هم چنین با توجه به آراء دیوان کشور فرانسه و نیز براساس قانون باربری کالا از طریق دریا^۷ (بند ۳ ماده یک) که در اجراء قرارداد بین المللی ۱۹۲۴ به وسیله دولت انگلستان تصویب و به مرحله اجراء گذارده شد (که خود عیناً از مقررات هاگ اقتباس شده است) مقررات کنوانسیون از زمانی قابل اجرا است که محموله در کشتی بارگیری شده باشد ولی ختم آن موقعی است که کالا در روی اسکله بندر مقصد تخلیه شده باشد. در واقع مقررات هاگ شامل بارگیری نبوده ولیکن دامنه شمول آن تا پایان عملیات تخلیه ادامه می یابد. بنابراین مکان شروع مسئولیت طبق این مقررات کم و بیش با آنچه در مبنای فوب پیش بینی شده منطبق است و چنانچه در حمل دریائی خسارتی به کالا وارد شود متصدی حمل دریائی حداکثر تا میزان یکصد لیره طلا برای هر بسته یا واحد کالا مسئولیت دارد خسارت به ذینفع بارنامه دریائی را جبران کند.

ب - قانون دریائی ایران

قانون دریائی ایران گرچه ظاهراً باید اقتباس کاملی از مقررات هاگ باشد لیکن به دلایل مختلفه از جمله نارسائی ترجمه فارسی و متأثر بودن کلی قوانین ایران از حقوق کشورهای لاتین، تفاوت‌های جزئی با کنوانسیون مزبور دارد.

براساس ماده ۵۲ قانون دریائی ایران «بارگیری بطور معمول از زمانی شروع می شود که چنگال جرثقیل باری را که فرستنده آماده بارگیری کرده است به منظور بارگیری در کشتی از اسکله یا بارانداز یا وسائیل باربری

«فروشنده موظف است..... کالا را در روی عرشه کشتی تعیین شده توسط خریدار و در بندر تعیین شده - و به طریق متداول در بندر - تحویل دهد.»^۸ یعنی اینکوترمز نیز به صورت مبهمی پرداخت ادامه مخارج بارگیری یعنی از نرده کشتی به بعد و مخارج بارچینی، تحکیم بار، تخته گذاری، صاف و یکدست کردن توده بار را به سنت بندر واگذار می کند.

جالب این است که ابهام مبنای فوب در مورد مبنای سی اند اف نیز دقیقاً جاری است: برخلاف تصور اکثریت قریب به اتفاق صاحبان کالا مبنای سی اند اف از نظر مکان انتقال مسئولیت از فروشنده، خریدار هیچ تفاوتی با مبنای فوب ندارد یعنی با وجود اینکه در سی اند اف فروشنده به سفارش خریدار و یا به سفارش خود ترتیب حمل و نقل دریائی تا مقصد را می دهد مکان انتقال ریسک مطابق مبنای فوب است. البته از آنجا که فروشنده کلیه مخارج حمل تا مقصد را تقبل نموده قاعدتاً نباید ابهامی در تقسیم مخارج بارگیری پیش آید مگر اینکه خریدار متصدی حمل را تعیین نموده و در انعقاد قرارداد حمل به سنت های بندر مبدأ اعتنائی نکرده باشد.

اینک صورت مسئله را که عبارت از ابهامات مبنای فوب در خصوص مسئولیت بارگیری است طرح نمودیم پس بهتر است ابتدا با بازنگری متون کنوانسیون های بین المللی حمل و نقل و قوانین ملی پاسخ حقوق حمل و نقل به این مسئله را بیابیم سپس با مراجعه به قراردادهای متصدیان حمل با یکدیگر ببینیم که چگونه دست اندر کاران حرفه ای حمل و نقل با این مسئله برخورد می کنند و در پایان به نتیجه گیری از بحث خود پردازیم.

۲ - مسئولیت بارگیری از خلال کنوانسیون های بین المللی و قوانین ملی

الف - کنوانسیون بین المللی بروکسل (۱۹۲۴) یا مقررات هاگ

کنوانسیون بین المللی بروکسل اولین مقرراتی است که راجع به قواعد متحدالشکل بارنامه دریائی در سطح بین المللی به رسمیت شناخته شده و ایران نیز این مقررات را پذیرفته است. هسته اساسی این مقررات بر پایه مصالحه بین منافع صاحب کالا و صاحب کشتی بنا شده و اندیشه ای

بسته یا هر واحد کالا ده هزار فرانک طلا یا ۳۰ فرانک طلا برای هر کیلوگرم وزن ناخالص کالای خسارت دیده یا از بین رفته در نظر گرفته شده است (البته هر رقمی که بیشتر باشد) ولیکن مقررات ویزبی تا کنون مورد قبول ایران قرار نگرفته است.

۳ - مسئولیت بارگیری در قراردادهای حمل و نقل همانطور که قبلاً گفته شد دست اندر کاران حرفه‌ای حمل و نقل برای احتراز از ابهامات موجود در مبنای فوب واژه‌های جدیدی را در کنار این مبنا مصطلح نموده و بکار می‌برند. لازم به توضیح است که پیدایش این واژه‌ها اساساً مربوط به قراردادهای اجاره کشتی (Charter Party) می‌شود و از آنجا که قراردادهای مزبور بین مستأجر و مالک کشتی - که هر دو اشراف کامل به مسائل حمل و نقل دریائی دارند - منعقد می‌گردد بایستی مسئولیت و وظائف هر یک بطور صریح و روشن در متن قرارداد قید شود. از این رو طرفین قرارداد اجاره کشتی واژه Stevedoring که کلیه عملیات بارگیری و تخلیه از بدو شروع تا خاتمه آن را شامل می‌شود را به مقاطع عملیاتی جزء به شرح زیر تقسیم نموده‌اند:

الف - Loading, Unloading

واژه‌های فوق به معنی مطلق بارگیری و تخلیه می‌باشند که مراد از آن بکارگیری از قبیل جرثقیل - لیفتراک - تریلر کفی (در مورد کشتی‌های رو - رو) است.

ب - Stowage

لغت فوق به معنی بارچینی است و در مورد اختصاص دادن فضای مناسب در انبار کشتی یا روی عرضه آن به هر لنگه از بار بکار می‌رود بطوریکه مجموعه بارها در انبار یا در مجاورت یکدیگر توده متجانسی را تشکیل دهد و از بروز خسارت در حین سفر در اثر اشکال مختلف تکانها و حرکات کشتی جلوگیری کند.

ج - Dunnage

واژه دانژ به معنی تخته گذاری است و عبارت از بکارگیری مقادیری تخته جهت جداسازی محمولات از کف انبار کشتی است تا رطوبت کف انبار به کالاها سرایت نکند.

که بدین منظور مورد استفاده قرار می‌گیرد بلند نماید و تخلیه زمانی خاتمه می‌یابد که چنگال جرثقیل بار را در اسکله یا بارانداز و یا وسایل باربری که بدین منظور مورد استفاده قرار گرفته فرود آورد.» از آنجائیکه کنوانسیون بین‌المللی بروکسل از بارگیری و تخلیه تعریفی ننموده می‌توان چنین استنباط کرد که قانونگذار در انشاء این ماده از قانون دریائی متأثر از حقوق لاتن و بالاخص آراء محاکم فرانسه بوده است. بنابراین در قانون دریائی ایران بارگیری در کشتی نیز جزء مسئولیت متصدی حمل دریائی محسوب شده است و این نکته خصوصاً در مورد بارهای صادراتی ایران که مقررات قانون دریائی ایران بر اینگونه بارها جاری است، مصداق دارد. پس در حمل محمولات صادراتی دامنه مسئولیت فروشنده ایرانی از حد متعارف فوب اینکوترمز ۱۹۵۳ فراتر رفته و شامل عملیات روی اسکله و داخل خن نیز می‌گردد. اما قانونگذار در تعیین حداکثر مسئولیت باربری دچار اشتباه شده و بجای ذکر مبلغ یکصدم لیره طلا برای هر بسته یا واحد کالا از پهلوی طلا نام برده است.

ج - قانون باربری کالا از طریق دریا

قانون مزبور که در سال ۱۹۲۴ توسط دولت انگلستان تصویب و به مورد اجرا گذارده شد هیچگونه مغایرتی از نظر مسئولیت بارگیری متصدی باربری دریائی با کنوانسیون ۱۹۲۴ بروکسل ندارد.

د - قانون ۱۹۶۶ فرانسه

براساس ماده ۱۶ این قانون دامنه مسئولیت متصدی حمل و نقل دریائی دربرگیرنده عملیات تخلیه و بارگیری از ابتدا تا انتهای حمل دریائی است بنابراین دامنه مسئولیت فروشنده کالا نیز از حد فوب فراتر رفته چنانچه در حین عملیات بارگیری خسارتی به کالا وارد آید حداکثر مسئولیت متصدی حمل در قبال فروشنده دو هزار فرانک برای هر بسته یا واحد کالا می‌باشد.

لازم به تذکر است که در تجدید نظری که در قرارداد بین‌المللی ۱۹۲۴ به موجب پروتکل مورخ ۲۳ فوریه ۱۹۶۸ بعمل آمد که بعداً به نام مقررات ویزبی معروف شد حداکثر مسئولیت متصدی باربری برای هر

خریدار در قرارداد با متصدی حمل تصریح کند که عملیات بارگیری نیز مشمول مقررات کنوانسیون است.

۲-۳ - FOB Stowed, Lashed, Secured, Dunnaged

در مواقعی که مسئولیت بارگیری، بارچینی و باربندی به عهده فروشنده است بهتر است بجای بکارگیری واژه فوب از اصطلاح FOB S.L.S.D. به اضافه (اینکوترمز ۱۹۵۳) استفاده گردد. گاهی اوقات بجای اصطلاح طولانی فوق عبارت خلاصه FOB Stowed یا Free In Stowed مرسوم شده است. همچنین در مواردی که متصدی حمل انتخابی خریدار مسئولیت بارگیری و تخلیه را در هیچیک از بنادر مبدأ و مقصد به عهده نداشته باشد عبارت Free In And Out Stevedoring یا بطور خلاصه F.I.O.S. بکار گرفته می شود.

در هر حال در چنین مواردی مسئولیت فروشنده از روی نرده کشتی تا داخل خن یا انبار کشتی و به عبارتی تا پایان کلیه عملیات بارگیری ادامه می یابد. لذا چنانچه قوانین بندر بارگیری جزء حقوق لاتن محسوب شود در صورت بروز خسارت در مرحله بارگیری، فروشنده باید جبران خسارت را از متصدی حمل یا متصدی بارگیری براساس مقررات کنوانسیون طلب کند. بالعکس در کشورهایی که از حقوق آنگلوسا کسون تبعیت می کنند کار فروشنده مشکل می شود زیرا با وجود قبول مسئولیت بارگیری نمی تواند از مقررات کنوانسیون جهت جبران خسارت سود جوید پس ناچاراً باید پوشش بیمه ای مناسبی در مقابل مسئولیت محدود به قوانین داخلی متصدی بارگیری تهیه نماید.

پاورقی

- 1) International Commercial Terms (Incoterms)
- 2) Free on Board (FOB)
- 3) Cost and Freight (C&F)
- 4) Ship's Rail
- 5) Letter of Credit
- 6) Incoterms 1953, International Chamber of Commerce, Paris, Seller must Paragraph two
- 7) Carriage of Goods by Sea Act, 1924.

د - Lashing, Unlashing یا Fixing

واژه های فوق به معنی تحکیم بار یا باربندی است و هدف از آن بکارگیری وسایل مخصوص نظیر زنجیر، قلاب، قفل های چرخشی (در مورد کانتینر) جهت مستحکم کردن و ثابت نگاهداشتن کالا در انبار کشتی است. البته واضح است که در بندر تخلیه عملیات معکوس یعنی باز نمودن وسایل تحکیم بار باید انجام شود که خود مستلزم هزینه و قبول مسئولیت جداگانه ای می باشد.

ه - Qual Handling

عبارت فوق به معنی عملیات روی اسکله بوده و بالاخص در شمال قاره اروپا بکار می رود و منظور از آن کلیه اقداماتی است که متصدی ترمینال یا اماکن بندری به طور اعم برای انتقال کالا تا زیر چنگال جرثقیل کشتی انجام می دهد.

۳ - رفع ابهام

اینک با توجه به تعاریف بالا اصطلاحات رایج در قراردادهای حمل و نقل را مورد بررسی قرار می دهیم:

۱-۳ - FOB Liner In (Incoterms 1953)

در مواقعی که کلیه هزینه های بارگیری، باربندی و بارچینی باید به عهده متصدی حمل دریائی به نیابت از طرف خریدار باشد بهتر است به جای استفاده از واژه فوب از اصطلاح فوق استفاده گردد. بدیهی است چنانچه در مقصد نیز متصدی حمل دریائی وظیفه تخلیه کامل محموله را به عهده داشته باشد باید از لفظ FOB Liner In یا Liner Out یا FOB Full Liner استفاده شود.

بنابراین با توجه به رفع ابهام فوب محل خاتمه مخارج فروشنده از روی نرده کشتی بطور وضوح بر روی اسکله یا پهلو کشتی منتقل می شود. حال چنانچه بندر بارگیری در یکی از کشورهای لاتن یا متأثر از آن واقع شده باشد مقررات کنوانسیون ۱۹۲۴ بروکسل با لفظ Liner In (لاینر این) هم خوانی خواهد داشت لکن اگر بندر بارگیری در یکی از کشورهای حوزه حقوقی آنگلوسا کسون باشد آنگاه مقررات بین المللی در مورد حداکثر مسئولیت متصدی حمل دریائی فقط زمانی قابل استفاده خواهد بود که بارگیری کالا در داخل انبار کشتی تکمیل شده باشد و از آنجا که این مسأله با نحوه خرید FOB Liner In هم خوانی ندارد لذا توصیه می گردد