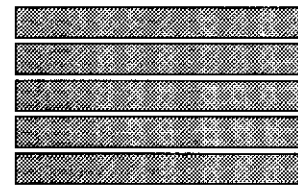


حمل و نقل



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

از: سعید انتصاری

قسمت دوم

با توجه به اینکه ایران از جمله کشورهای می باشد که قانون لاهه ۱۹۲۴ را پذیرفته و در آن ماه سال ۱۳۴۳ آنرا با تغییراتی به تصویب مجلس رساند و تنها با "آترا بهیکره" قانون دریایی خود افزود ماست ، موارد طرح شده در آن علاوه بر قانون دریایی ایران به سرعت به قوانین حمل کالا در دنیا که بارنامه دریایی نشانگر آن است ، تسری پیدا کرد ماست از آنجا که مجموعه قوانین مندرج در پشت بارنامه دریایی ، در تعیین مسئولیت هر یک از طرفین قرارداد اهمیت فراوانی دارد و در ایران بسیاری از بازرگانان و خریداران کالا

بدون اطلاع دقیق از مفاد و تعهدات مندرج در پشت بارنامه ، قرارداد را امضاء می کنند و به هنگام بروز مشکلات دچار سرگردانی می شوند . به همین دلیل به بیان مقررات طرح شده در پشت بارنامه در ارتباط با حدود مسئولیت متصدی حمل در زمینه خسارت با فقدان وارد به کالایم پرداختیم .

قبل از ادا مسئولیت از آنجا که قانون دریایی ایران تاثير پذيرفته از مقررات لاهمی باشد ، لازم است فهرست واربه مواد ی از آن که در ارتباط با موضوع فقدان یا خسارت وارد به کالایم باشد ، مروری داشته باشیم .

قانون دریایی ایران چه می گوید ؟

لازم به ذکر است که ماده ۵۳ قانون دریایی ایران با در نظر گرفتن آنچه که در ماده ۵۲ ماست (تنظیم قراردادها با شرایط خاص) و به استناد قرارداد حمل و نقل مسئولیت ، تعهدات ، حقوق و معافیت از مسئولیت های متصدی باربری در مورد بارگیری ، جابجایی ، انبار کردن ، باربری ، محافظت ، موظبیت و تخلیه بار را متذکر شده است .

لازم به ذکر است از مرحله بارگیری تا مرحله تخلیه بار جمعاً هفت عمل توسط متصدی باربری انجام میگیرد که در مقابل این وظایف مسئولیت هایی هم وجود دارد و یا اینکه متصدی باربری معاف از مسئولیت تشخیص داده می شود . در مواردی امور دیگری علاوه بر هفت مورد فوق به متصدی باربری ممکن است محول شود که قطعاً بر اساس شرایط و مقررات و ضوابط قرارداد تنظیمی فی مابین طرفین قابل عمل خواهد بود .

ماده ۵۴ قانون دریایی ایران در مورد بند وظایف متصدی باربری را مشخص

نموده و به شرح مندرج در متن قانون به آنها اشاره کرده ماست . که فهرست واربه بررسی آن می پردازیم .

بند اول ماده ۵۴ وظایف متصدی باربری را پیش از آنکه سفردریایی آغاز شود تعیین کرده و نذکرده ماست که متصدی باربری مراقبت های لازم را در این زمینه معمول دارد .

بند دوم وظایف متصدی باربری را بدینگونه مدنظر قراردادها که وی باید "با کمال دقت" و بنحو مطلوب اقدام به بارگیری ، جابجایی ، حمل ، محافظت ، و مواظبت و تخلیه بنماید . ولی در هیچ کجا تعریفی از "با کمال دقت" و "بنحو مطلوب" ارائه نشده است . (معمولاً در این موارد دادگاه عرف را مورد استناد قرار میدهند) .

در بند سوم از همین ماده مسئله صدور بارنامه دریایی در گانون توجه قرار گرفته و با ذکر شرایط مقدماتی صدور آن ، مشخصاتی را که در بارنامه باید درج شود ، متذکر شده است .

در بند ۴ ماده ۵۴ علاوه بر این که بارنامه دریایی بعنوان مدرک دریافت کالا بوسیله متصدی باربری تشخیص داده شد و در ارتباط با دریافت کالا و وضعیت قید شد در بارنامه مستندیت آن محرر است .

در بند ۵ از ماده ۵۴ با توجه به بند سوم از مشخصات ضروری جهت درج در بارنامه که در بالا مورد بحث قرار گرفت ، فرستنده بار را نسبت به صحت علامت ، تعداد ، مقدار ، وزن محموله به نحویکه هنگام حمل اظهار داشته است ، در مقابل متصدی حمل و نقل مسئول میداند و حتی فرستنده را موظف میسازد که در صورت بروز هر گونه فقدان ، خسارت ، هزینه های ناشی از عدم صحت اظهارات فرستنده بار که در واقع موجبات ضرر و زیان

متصدی حمل و نقل را فراهم آورده -
 باشد مسئولیت جبران چنین مبالغه‌های
 بعهد فرستنده بار خواهد بود .
 بعلاوه مقانونگذار باین نکته حساس
 دقت نموده که حق متصدی باربری
 به دریافت چنین غرامتی مسئولیت‌ها
 وتعهدات وی را که ناشی از قرارداد حمل
 و نقل است با استثنای فرستنده بار در
 قبالت هیچکس محدود نمی‌کند .
 در بند ۶ از ماده ۴۴ موضوع فقدان
 و یا خسارت دیدن محموله مطرح گردیده
 است . از آنجا که در این بند وظایف
 ومسئولیت‌هایی برای متصدی باربری
 در نظر گرفته شده است ، که قانوناً " باید
 بمآن عمل کند . این بند از نظر مسائل
 مربوط به صاحبان کالا و روابط صاحبان
 کالا با شرکت‌های بیمه و همچنین روابط
 بیمه‌گران با متصدیان حمل و نقل در
 ارتباط با استفاده از حق جانشینسی
 بیمه‌گر بجای بیمه‌گذار و ادعای زیان
 خسارتی که پرداخت کرد است از اهمیت
 خاصی برخوردار است بطوریکه عدم
 توجه وعدم انجام وظایف قید شده در
 این بند مشکلاتی را به بار می‌آورد که
 ممکن است موجبات ضرورت زیان بیمه‌گذار
 و بیمه‌گر مربوطه را فراهم آورد .
 هفتمین بند از ماده ۵۴ قانون
 دریائی ایران موضوع قید جمله " بارگیری
 شد" یا " SHIPPED ON BOARD"
 را طرح کرده و در رجحان آن در بارنامه مکتوب
 به در خواست فرستنده محموله بعد از
 انجام بارگیری نموده است .
 آخرین بند از ماده ۵۴ قانون دریائی
 ایران مسئله بطلان و بی اثر بودن درج
 شرایط با توافقی سلب مسئولیت
 متصدی حمل و نقل را در زمینه‌های
 مذکور در ماده ۵۴ مورد نظر قرارداد و
 آوردن چنین شروطی را در قرارداد های
 حمل و یا بارنامه‌های دریائی فاقد
 هرگونه اثر دانسته و حتی مزایای بیمه و

یا شروط مشابه آنرا که متضمن منافع
 متصدی باربری بود و در قرارداد حمل
 و نقل منظور شد می‌شد نیز تابع همیسن
 حکم بلا اثر بودن و بطلان می‌داند .
 اصولاً "دو نوع مقررات اصلسی و
 پایهای برای صدور بارنامه دریائی وجود
 دارد . آن دو عبارتند از مقررات لاهه
 ۱۹۲۴ و مقررات ویزی ۱۹۶۸ ، مقررات
 دریائی کاملتری نیز تدوین شده است
 که بمقررات هامبورگ ۱۹۷۸ معروف
 است . و به دلیل اینکه هنوز مورد قبول
 آن تعداد از کشورهای کمازمان ملل حد
 نصاب آنرا تعیین کرده ، قرار نگرفته ،
 رسمیت پیدا نکرد است . هر یک از
 مقررات فوق در مورد تعیین خسارتی که
 در صورت اثبات تقصیر از طرف حمل
 کنند ها به یادپرداخت شود ، شرایط ،
 میزان و زمانی را تعیین کرده اند .
 در ارتباط با قانون حاکم بر قرارداد
 حمل دریائی کالا در بارنامه ایرانی ،
 در قسمت ۲ - بند الف از قوانین مندرج
 در پشت بارنامه دریائی کشتیرانسی
 جمهوری اسلامی ایران چنین آمده
 است .
 (قرارداد حمل و نقل ، بارنامه و کلیه
 دعاوی ناشی از آن یا در ارتباط با آن ،
 منجمله آثار حقوق ممتاز دریائی ، جز
 در مواردی که در این قرارداد مستثنی
 شد است ، با انتخاب متصدی باربری
 و بنا بر تقاضای تاجر ، مشمول مقررات
 زیر می‌باشد)
 ۱- با بموجب قوانین و مقررات ایرانی
 به ویژه (مقررات لاهه) مندرج در -
 قرارداد بیمه المللی یکتواخت کردن
 برخی از مقررات مربوط به بارنامه ها
 مورخ ۲۵ اوت ۱۹۲۴ بروکسل که طبق
 قانون دریائی ایران مصوب نهم بهمن
 ماه ۱۳۴۳ اعتبار قانونی دارد بسا
 صلاحیت انحصار محاکم در تهران
 (ایران)

۲- بموجب قوانین و مقررات آلمان
 آلمان ، به ویژه مقررات لاهه که طبق
 قانون تجارت آلمان مصوب ۱۰ اگوست
 ۱۹۳۷ اعتبار دارد ، با صلاحیت
 انحصاری محاکم در هامبورگ (آلمان)
 ۳- با بموجب قوانین و مقررات
 انگلیس ، به ویژه مقررات لاهه که طبق
 قانون حمل و نقل کالا مصوب ۱۹۲۴ -
 انگلستان با صلاحیت انحصاری محاکم
 در لندن (انگلستان)
 هرگاه در ارتباط بانص "مقررات
 لاهه" و قوانین و مقرراتی که محاکم بر
 این بارنامه مباد شد ، لازم آید مبلغ ۱۰۰
 لیر ماسترلینگ مندرج در ماده ۴ ، بند ۵





خواهد شد، یا اگر مقررات مذکور در آن کشور اعتبار قانونی ندارد، طبق مفاد عبارات و مواد قرارداد بین المللی مذکور اجباراً عمل خواهد شد.

۳- متصدی با رببری، در هیچ موردی، مسئول خسارت و یا فقدان کالا قبل از بارگیری کالا و بعد از تخلیه آن نخواهد بود، هر چند چنین خسارت یا فقدان ناشی از غفلت و تصور کارکنان وی باشد و در هیچ موردی مسئولیت متصدی با رببری قبل از آنکه کالا در کشتی با رببری شود شروع نخواهد شد در آخرین مرحله مسئولیت وی است که کالا از کشتی خارج شده، تخلیه شود، بر عهد و تاجراست که ثابت نماید خسارات وارد مبه کالادر طی مسئولیت متصدی با رببری صورت پذیرفته است.

۷- الف) تجارت مسئول هر نوع فقدان و خسارت وارد مبه کشتی و یا کالا، و یا صدمات وارد مبه فوت هر شخص و همچنین هر نوع فقدان و خسارتی خواهند بود که ناشی از عدم بسته بندی صحیح کالاها یا استفاده از هر طریق و وسیله خطرناک دیگری از قبیل مواد منفجره، قابل اشتعال، سوزنده، مواد سمی و سبوسهای شدید یا حشرات موزی باشد. هرگاه مبین قبیل کالاها بدون اعلام کتبی دقیق از کیفیات خطرناک آنها با ربگیری شود، اعم از اینکه فرماد و تاجرا از چنین کیفیاتی مطلع باشند یا نباشند، و چنانچه آنها بنام خود عمل نمایند یا

بنام یا از طرف اشخاص ثالث، هرگاه فرمانده، کشتی احساس نماید که خطراتنا حیفا بین قبیل محصولات تهدید کنند ما ست می تواند هر وقت بخواهد تمام یا قسمتی از آنها را به دریا ریخته یا نابود کند، بدون آنکه مسئولیتی جهت پرداخت غرامت داشته باشد.

۹- الف) هرگاه کالاها بصورت کانتینرها (بسته ها) حمل میشوند تجار به هزینه خود منحصراً مسئول بسته بندی صحیح و سالم آنها خواهند بود. متصدی با رببری نه مستقیماً و نه بطور غیر مستقیم مسئول هیچ نوع اختلاف محتویات نامعلوم آنها، هر چند در پیشتر بار نامشخص و روشن شده باشد، نخواهد بود. و همچنین متصدی با رببری مسئولیتی جهت فقدان و خسارات وارد مبه چنین محتویات و بسته ها کما نشی از نقائص بسته بندی و تغییر مکان آنها و مخلوط شدن اجناس و عرق کردن داخل بسته ها و سایر خطرات باشد نخواهد بود.

۹- ب) با قبول این بارنامه، تجار قبول می کنند که مسئولیت متصدی با رببری نسبت به هر بسته محدود به ۱۰۰ لبر ماسترلینگ برای کلیه محتویات هر بسته (کانتینر) می باشد، مگر اینگونه و ارزش بیشتری را اعلام نمود و در بارنامه در یائی نیز قید شد و مگر به حمل اضافی را بر مبنای ارزش اظهار شده پرداخته باشند.

۱۷- الف) متصدی با رببری جهت فقدان یا خسارت وارد مبه کالا کما نشی از تحویل آن به شخصی است که در بارنامه سمتی ندارد و نتیجه عمل، غفلت و قصور

فرمانده، افسران، مهندسین، راهنمایان، کارکنان، ماموران باراندازی و سایر خدمت مینما بینندگان متصدی با رببری با صاحبان کشتی اعم از اینکه خدمت متصدی - با رببری یا صاحبان کشتی باشند و یا نباشند، مسئولیتی نخواهد داشت، هر چند اشخاص مذکور در کشتی میباشد بنام کشتی یا کالا کار کنند و یا امر دریا نوردی، اداره کشتی، با ربگیری، جابجائی

کشتن، دزدی، از بین رفتن محتویات، رنگی شدن بسته ها، پاره شدن، بسته های کالائی که محکم بسته بندی نشد و یا تسمه بندی نشد، یا فاقد قلاب است، صندوق های چوبی، صندوق های جنگی، کیسه های جداگانه، کیسه های کاغذی یا مقوایی، و همچنین خسارت ناشی از موش سایر جانوران موزی، عمل یا اثر ناشی از دزد کردن سایر کالاها یا



نقل و انتقال، حمل و تخلیه کالا و غیره در ارتباط باشند.

ب) بعلا و متصدی با رببری در هیچ موردی از موارد ذیل مسئولیتی ندارد:

بابت فقدان و خسارت ناشی از ظالی شدن سرمخزن ها، نشت کردن، چکیدن، آب وهوا، گرما، گرم شدن، انفجار، عرق کردن، تغییرات کمی و کیفی کالا، پوسیدن، خمید شدن، سائید شدن،

مواد یکد رنگی حمل شده اند بر روی بخشی از کالاها یا سایر اعمال مشابه ناشی از نفی یا حوادث مربوط به بارگیری، تخلیه، کشتی، بدنه کشتی، دیگ های بخار، دستگا هوما شین آلات یخچالها و یا دستگا هها سرد کنند مایا بر تاسیسات هر چند تقصیر و غفلت شخصی که متصدی با رببری عهد دار مسئولیت وی باشد، در فقدان و خسارت

ناشی از امور فوق الذکر مؤثر باشد .

ج) متصدی با رببری در هیچ موردی مسئول تاخیر تحویل و جاذب شدن کالا به دلیل که باشد ، نمی باشد .

د) متصدی با رببری مسئول خسارت ناشی از بارنامه ای که متضمن مندرجات نادرست و اشتباه می باشد .

۱۹- به موجب این قرارداد صریحاً قبول شد ماست که نه فرمانده کشتی نه کارکنان آن ، نه هیچ کارگزار یا نماینده متصدی با رببری ، تحت هیچ شرایطی بابت فقدان ، خسارت ، تاخیری که بطور مستقیم یا غیرمستقیم ناشی از عمل ، قصور و غفلت و خطای وی زمانیکه در جریان و یا دار ارتباط با استخدام خود عمل میکند ، به

هر نحوی که باشد ، مسئولیتی نخواهد داشت ولی بدون آنکه خدشهای به کلیات مفاد این بند وارد شود ، هر نوع معافیست ، محدودیت مسئولیت و وضعیت و حقوق مندرج در این بند و هر نوع حقوق و معافیت از مسئولیت و دفاع و مصونیت از هر نوع و طبیعتی که در مورد متصدی با رببری یا شخصی که متصدی با رببری نسبت به او حقوقی دارد قابل اعمال باشد ،

در این مورد نیز معتبر است و به حمایت هر کارگزار یا نماینده متصدی با رببری که به شرح فوق عمل میکند نیز تسری پیدا کند و در جهت اجرای کلیه مفاد این بند

متصدی با رببری بعنوان نماینده امین بنا م و به نفع کلیه اشخاصی که گامی به کارگزاران و یا نماینده وی بود - یا ممکن است باشند -

محسوب یا فرض میشود و کلیه این قبیل اشخاص ، در این محسد و طرفهای قرارداد و موضوع این بارنامه ، محسوب یا فرض میشوند . با توجه به آنچه که در ارتباط با قانون لاهه و قانون حاکم بر بارنامه دریائی ، عنوان شد می توان نتیجه گرفت که :

نتیجه

طبق ماده ۴ مقررات لاهه ۱۹۲۴ میزان مبلغی را که حمل کنند برای خسارت و یا فقدان هر بسته و یا هر واحد " واحد حمل کالا " در صورت اثبات تقصیر با توجه به استثنائات و در حدود مسئولیت های خود باید پرداخت کند ، یکصد لیبره استرلینگ است . با توجه دقیق به این میزان و شرایط مندرج ملاحظه می شود که مقررات لاهه ۱۹۲۴ کاملاً یکطرفه و به نفع حمل کنند متدوین شده است .

چگونگی آنرا می توان از دو تعریف ساده دریافت ، طبق مقررات پیشست بارنامه بر اساس مقررات لاهه ، حمل کنند در مورد محتویات ، وزن ، کیفیت و کمیت کالا مسئولیتی ندارد و می تواند با عبارت ساده " بدون اطلاع " خود را از

مسئولیت مبرا کند . اگر محتویات بسته ارزش بیشتر از ۱۰۰ لیبره استرلینگ داشته باشد و یا اینکه بسته مورد نظر کانتینر و یا پالت باشد ، مبلغ پرداختی همان ۱۰۰ لیبره است . پرواضح است که

در این باره ضرورتاً در میان متوجه بیمه گر خواهد بود کفناً مین کنند و خسارت می باشد . اگر فرستنده بهای هر بسته را قبل از بارنامه مفید کرد باشد ، میزان تأمین خسارت از طرف حمل کنند متفاوت خواهد داشت . بدیهی است در آن صورت حق بیمه ای که حمل کنند برای پوشش خود می پردازد ، افزایش خواهد یافت و این مبلغ بحقار روی گرایم حمل مؤثر

خواهد بود .

مبلغ ۱۰۰ لیبره استرلینگ تعیین شده در مقررات لاهه ۱۹۲۴ که به عنوان مقررات دریائی مورد قبول ایران نیز هست ، بمنظر حمل کنندگان قبل از جنگ جهانی دوم ، رقم منصفانه ای بود . پس از تغییرات در مبنای محاسبات بولیهای جهان و قبول مبنای طلا برای آن ، برای این که محاسبات و پرداخت آن بر اساس طلا خود داری شود و شاید برای بدست آوردن بازار بیشتر ،

اخلاقاً " موافقت شد که مبلغ ۱۰۰ لیبره استرلینگ به ۲۰۰ لیبره افزایش یابد . مدت زمانی را که حمل کنند در صورت عدم ادعا ، از مسئولیت تا مین خسارت و فقدان مبرا خواهد بود ، اگر شرط بارنامه دریائی بر طبق مقررات لاهه تعیین شد می باشد مدت

زمان ادعا بر علیه حمل کنند مطابق بند ۶ ماده یکسال پس از تخلیه و تحویل است ، و یکسال از تاریخ که مقرر بود ماست تحویل صورت پذیرد .

در قسمتی از ماده ۴ مقررات لاهه آمد ماست که در هر حال حمل کننده و کشتی از مسئولیت و تعهد تا مین خسارت و فقدان کالا در صورتی که در طول یکسال پس از تحویل یا تاریخی که مقرر بود ماست تحویل صورت پذیرد ، ادعائی صورت نگیرد ببری خواهد بود .

و اگر پس از گذشت یکسال دادخواستی علیه حمل کنند ماست در شود مسموع نخواهد بود .

اگر به عبارت توجه کنیم بی درنگ از کلمه ادعا خواست را نهاد عا ناممبسه صورت رسمی قبل از ۱۲ ماه استنباط خواهد شد . بنا بر این ارائه

داد خواست یا هر داد عا نامی به هر مرجع دیگر جز مرجع ذیصلاح نمی تواند نافذ باشد .

از عبارت به هر مرجع باید بمنگنه با

اهمیت دیگری توجه کنیم . فرض می کنیم شرط پارامونت بارنامه ای مقررات لاهه باشد و در بارنامه مرجع حکمیت در کشور صادر کنند ماست ماست باشد ، حال اگر مدعی ادعای خود را در کشور خود به مراجع قضائی ارائه دهد و در این مدت ، زمان لازم برای ارائه دادخواست منقضی شود نمی تواند به استناد اینکه قبل از انقضای مدت ادعا ماست تحویل مراجع قضائی کشور خود داد ماست ادعائی بکند ، بنا بر این ادعا در مرجع قضائی دیگری هم نافذ نافذ نمی باشد .

مأخذ : ترجمه قوانین بارنامه دریائی ترجمه مجید مشهدی از انتشارات کنتینرانی جمهوری اسلامی ایران .

