



کمیته ایرانی اتاق بازرگانی بین‌المللی برگزار کرد:

سمینار حدود مسوولیت‌ها در حمل و نقل بین‌المللی کالا

گزارش: ژیلایلیزاده

کمیسیون حمل و نقل کمیته ایرانی اتاق بازرگانی بین‌المللی سمینار یک روزه حدود مسوولیت‌ها در حمل و نقل بین‌المللی کالا را با حضور جمعی از کارشناسان حمل و نقل این رشته در محل اتاق ایران برگزار کرد.

رستم افشار دبیر کمیسیون حمل و نقل در ابتدای این نشست گفت: با توجه به رشد اقتصادی جوامع بشری، حجم مبادلات بازرگانی بین‌المللی نیز افزایش یافته و پیچیدگی آن نیز هر روز افزون‌تر می‌گردد.

وی افزود: افزایش روابط بازرگانی در صورتی منافع کشور و مردم را حفظ می‌کند که با اطلاع کامل از شرایط و با تسلط بر ضوابط حاکم بر مبادلات صورت پذیرد.

وی در بخش دیگری افزود: در این ارتباط و در جهت ایجاد هماهنگی میان قوانین بین‌المللی و مقررات و قوانین ملی و کاهش موانع حقوقی تجارت بین‌المللی به خصوص آنها که در کشورهای در حال توسعه و رو به رشد اثرگذار هستند، کوشش‌های فراوانی از طریق کمیسیون حقوق بین‌المللی تجارت (UNCITRAL) به عمل آمده است و اتاق بازرگانی بین‌المللی (ICC) به عنوان مرکز بازرگانی خصوصی در دنیا با تکیه بر همین اصل، برنامه‌های خود را در تهیه مقررات مختلف حقوقی، بانکی و حمل و نقل که مورد استفاده جامعه تجارت بین‌المللی باشد، استوار کرده است.

وی گفت: ICC امیدوار است با هدف بهبود توانایی سازمان‌های دولتی ذیربط در توسعه

تجارت و سازمان‌های کار و کسب و ارایه نظرهای مشورتی به صادرکنندگان و واردکنندگان در مورد جنبه‌های حقوقی تجارت به این مهم دست یابد تا طرفین یک معامله تجاری بین‌المللی با آشنایی به وظایف و مسوولیت‌های خود ضمن تقلیل مشکلات در روان سازی و تسریع امر تجارت بین‌المللی کوشا باشند.

وی افزود: کمیسیون حمل و نقل کمیته ایرانی برای رفع مسایل و مشکلات حمل و نقل از دیدگاه حقوقی، سمینار حدود مسوولیت‌ها در حمل و نقل دریایی، ریلی، هوایی و جاده‌ای برگزار نموده و مباحث سمینار برای بررسی بیشتر و رفع مشکلات در این حیطه انجام می‌گیرد.

در ادامه این سمینار، دکتر محسن محبی دبیر کمیسیون حقوقی در باب مسوولیت حمل و نقل در قوانین تجارت مدنی گفت: قانون مدنی باتوجه به قانون مادر بودن کمک چندانی به حدود مسوولیت‌ها در حمل و نقل نکرده است. اما قانون تجارت از مواد ۳۷۷ به بعد درخصوص حمل و نقل احکام مهمی دارد.

وی افزود: در تعریف متصدی حمل در قانون تجارت آمده است که متصدی حمل و نقل کسی است که در مقابل اجرت، حمل اشیاء را به عهده می‌گیرد.

محبی گفت: برخی معتقدند این ماده فرض تقصیر است و اهم دلایل رد این نظر را "عدم کفایت اثبات بی‌تقصیری متصدی می‌داند".

وی سپس مواردی که اثبات خلاف فرض مسوولیت را امکان پذیر می‌سازد، چنین برشمرد:

- ۱- جنس مال التجاره، ۲- تقصیر ارسال کننده،
- ۳- تقصیر مرسل الیه، ۴- تعلیمات ارسال کننده (مثل ماده ۳۷۹)، ۵- تعلیمات مرسل الیه،
- ۶- حوادث غیر قابل اجتناب، ۷- عیوب عدل‌بندی، به استثنای ماده ۳۸۱.

وی در ادامه به بحث مسوولیت‌ها پرداخت و گفت: دو نوع مسوولیت قراردادی و غیرقراردادی وجود دارد، اما نوع دیگری که با دو گروه دیگر فرق دارد، مسوولیت مخلوقی است (در برخی مشاغل ذات کار طوری است که انتظار مراقبت بیشتری از آن می‌رود) اگر خسارتی از آن عملیات به دست آید، می‌توان گفت کار درست انجام نگرفته است.

وی در این رابطه بهترین مثال را فعالیت‌های بانکداری عنوان کرد و گفت: اگر در عملیات بانکی به مشتری خسارتی وارد شود، بانک مسوول است زیرا نوع حرفه بانکداری اقتضای احتیاط به همراه دارد.

دکتر محبی تفاوت حکم ۵۱۶ قانون مدنی و ۳۸۶ قانون تجارت را در تفکیک میان متصدیان حرفه‌ای، موردی و حمل معوض و غیرمعوض عنوان کرد و در پایان گفت: براساس قانون تجارت ایران، موسسات حمل و نقل مسوولیت بسیار سنگینی بر عهده دارند.

در ادامه سمینار خانم سوسن حق بین توتونچی عضو کمیسیون حمل و نقل کمیته ایرانی در زمینه مسوولیت‌ها در حمل و نقل دریایی گفت: ارتباط حمل و نقل با بخش‌های مختلف اقتصادی موجب شده است تا این فعالیت از اجزاء اقتصاد و تجارت محسوب گردد و متخصصان حمل و نقل معتقدند که بین کارایی در بخش حمل و نقل و کارایی عمومی یک اقتصاد، همبستگی بالایی وجود دارد و وجود یک شبکه کارایی حمل و نقل را منشاء توسعه اقتصادی و نهایتاً اجتماعی هر جامعه می‌دانند.

وی گفت: سهولت و اقتصادی بودن حمل و نقل از طریق دریا از گذشته‌های دور مورد توجه تجار و سوداگران بوده است و به همین دلیل، شکل‌گیری حقوق و مقررات حاکم بر حمل و نقل دریایی، سابقه‌ای طولانی دارد. در عین حال نخستین مجموعه منسجم قوانین، در قالب "کنوانسیون‌ها" مطرح و قابل اجرا گردید و نظر به اینکه حمل و نقل ماهیتاً با خطرات بسیار توأم است، متصدیان حمل و نقل از امتیاز تحدید مسوولیت، تحت شرایط مندرج در کنوانسیون‌های حاکم بر اسناد حمل، که مهمترین آنها بارنامه می‌باشد، برخوردارند.

وی سپس مهمترین کنوانسیون‌های دریایی معمول و متعارف بین‌المللی در حمل و نقل دریایی را چنین برشمرد:

* کنوانسیون (Hague) ۱۹۲۴

* کنوانسیون (Hague Visby) ۱۹۶۸

* کنوانسیون (Hamburg) ۱۹۷۸

* کنوانسیون‌های (MTC) و (ICC/ UNCTAD) نیز که در حمل و نقل چند وجهی حاکم است، در بخشی از حمل و نقل کالا که از طریق دریا صورت می‌پذیرد، قابل استناد است.

مهندس غلامحسین امیری، نماینده سازمان راهداری و حمل و نقل و عضو کمیسیون، یکی دیگر از سخنرانان این همایش بود که در زمینه مسوولیت حمل و نقل جاده‌ای توضیحاتی ارائه کرد.

وی گفت: براساس مصوبات شورایی عالی هماهنگی ترابری کشور که هم اکنون منتهی به یکصد و شصت و یکمین اجلاس این شورا گردیده، به سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای اجازه داده شده است که در چارچوب مقررات مربوطه مجوز تاسیس و فعالیت شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی کالا را صادر نماید که این شرکت‌ها مجاز می‌باشند فعالیت فوری‌داری به صورت عام و کیری جاده‌ای را به صورت خاص انجام بدهند.

خانم شیرین مددی یکتا عضو کمیسیون نیز به مبحث شرکت حمل و نقل در مقابل سایر شرکت‌های حمل و نقل اشاره کرد و گفت: باتوجه به مفاد کنوانسیون ورشو، حمل و نقلی که متوالیاً توسط چند متصدی حمل و نقل هوایی صورت می‌گیرد، چنانچه طرفین آن را یک عمل واحد بدانند، به منزله حمل و نقل واحدی تلقی خواهد شد اعم از اینکه حمل و نقل مزبور طبق یک قرارداد واحد مورد توافق طرفین انجام شده باشد یا طبق چند قرارداد. این قرارداد به علت اینکه یک یا چند قرارداد آن تماماً در سرزمینی که تحت حاکمیت یا سیادت یک طرف متعهد انجام گیرد، جنبه بین‌المللی خود را از دست نخواهد داد.

در این حالت هر متصدی حمل و نقل در آن قسمت از قرارداد حمل و نقل که تحت نظارت او انجام می‌شود، یکی از طرف‌های قرارداد حمل و نقل تلقی خواهد شد.

لذا در مورد حمل و نقلی که به ترتیب صورت گرفته باشد، مسافر یا نماینده او فقط می‌تواند علیه متصدی حمل و نقل که هنگام بروز حادثه یا تاخیر عهده دار حمل و نقل بوده است، اقامه دعوی نماید مگر آنکه متصدی اول طبق توافق صریح مسوولیت تمام مسیر مسافرت را به عهده گرفته باشد. مضاف بر اینکه فرستنده و گیرنده کالا می‌توانند به ترتیب علیه نخستین و آخرین متصدی حمل و نقل اقامه دعوی کنند. متصدیان حمل و نقل مذکور، به اتفاق یا به طور جداگانه، در قبال فرستنده یا گیرنده کالا مسوول خواهند بود.

در آخر نیز ملک رضا ملک پور عضو کمیسیون، مساله Case Study را مطرح کرد که مورد استقبال قرار گرفت. همچنین پرسش و پاسخ‌ها و توضیحاتی در خصوص مشکلات حمل و نقل بخشی از این سمینار بود که مورد توجه حاضرین قرار گرفت.

