

# خسارت ناشی از تأخیر در تحویل کالا و خسارات معنوی و اقتصادی در خصوص حمل و نقل دریایی

(تاریخ دریافت ۱۳۹۷/۰۲/۱۵، تاریخ تصویب ۱۳۹۷/۰۶/۱۵)

نرگس سادات هاشمیان

پژوهشگر دانشجوی کارشناسی ارشد حقوق بین الملل

## چکیده

به دلیل ویژگی خاص حمل کالا در اقیانوس، بعنوان ابزار حمل و نقل، تا به امروز یک قانون یکتای جهانی برای اداره‌ی خسارت تأخیر در تحویل کالا، وجود نداشته است. در این مقاله، سعی شده است تا نکات مهمی در مورد حمل و نقل دریایی و طبیعت خسارات موجود در این حوزه بررسی شود. از آنجایی که کالاها نیاز است تا در زمان‌های تعیین شده به مقصد برسند، تأخیر در تحویل کالاها باعث ایجاد خساراتی می‌شود. از سوی دیگر، مانند دیگر نوع حمل و نقل‌ها، در حمل و نقل دریایی نیز با خسارات معنوی و بویژه خسارات اقتصادی روبرو هستیم. لذا در این مقاله به بررسی این موارد خواهیم پرداخت و نیز به بررسی قوانین موجود یا قابل توسعه در این حوزه می‌پردازیم.

۲۷۵



**واژگان کلیدی:** حمل و نقل دریایی، خسارت معنوی، خسارت اقتصادی، تحویل کالا،

حقوق تجارت بین الملل

## بخش اول : کلیات

نقش حمل و نقل دریایی در اقتصاد کشورهایی که از نعمت دسترسی به دریا بهره‌مند هستند (بعنوان مثال ایران، با توجه به اینکه بیش از ۹۰٪ تجارت خارجی‌اش از این طریق صورت می‌گیرد) مهم بوده و نیازمند توضیح قواعد حاکم بر این نوع حمل و نقل برای اولین مرتبه تحت عنوان قواعد لاهه در سال ۱۹۲۴ در شهر بروکسل به تصویب رسید. در تاریخ حمل و نقل، تصویب این معاهده نقطه عطفی در خاتمه بخشیدن به اجحافات است که از طرف متصدیان حمل و نقل به صاحبان کالا وارد می‌شد. پیش از این متصدیان حمل و نقل در رسانیدن سالم کالا به مقصد به اشکال مختلف از خود سلب مسئولیت می‌کردند. از دستاوردهای این معاهده اینست که به موجب آن سلب مسئولیت متصدی در انجام وظیفه خود که حفظ و نگهداری و رسانیدن سالم کالا به مقصد است منتفی اعلام شد، و نیز موارد عدم مسئولیت او نیز به طور معین مشخص گردید. استقبال کم‌نظیر کشورها از این معاهده موجب شد که طی چندین دهه این قواعد در زمینه حمل و نقل دریایی حاکم مطلق شود. برخی از کشورها با تصویب و الحاق به معاهده لاهه و بعضی دیگر با وضع قانون مطابق معاهده و پاره‌ای دیگر مثل ایران به هر دو طریق از آن بهره‌مند شدند. با توجه به تحولاتی که بر اثر پیشرفت‌های فنی در ابعاد گوناگون در زمینه حمل و نقل دریایی طی چند دهه اخیر صورت گرفت، دیگر قواعد لاهه قواعد مناسبی در پاسخگویی به مسائل و مشکلات ناشی از حمل و نقل دریایی کالا نبود بنابراین تصمیم بر اصلاح این قواعد گرفته شد که نتیجه آن تحت عنوان پروتکل لاهه ویزی در فوریه ۱۹۶۸ به تصویب رسید از طریق این اصلاحیه تغییراتی محدود در معاهده لاهه صورت گرفت از جمله اینکه واحد حمل بر اساس بسته و وزن تصحیح گردید، کانتینر، پالت و وسایل مشابه آن به عنوان واحد حمل تلقی شدند، اما در زمینه مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی تغییری داده نشد. به عبارتی دیگر، قواعد لاهه که در زمینه مسئولیت دارای استثنائات متعددی است از این پس با توجه به داده‌های فنی حفظ آن‌ها قابل توجیه نبود، اما پروتکل اصلاحی آن‌ها را حفظ کرد به عنوان مثال می‌توان از عدم مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی در صورت آتش‌سوزی و یا ارتکاب تقصیر در امر دریانوردی و اداره کشتی و یا عدم مسئولیت او در صورت حمل کالا

به روی عرشه کشتی و یا در صورت حمل حیوانات زنده نام برد. نارضایتی از قواعد لاهه و پروتکل اصلاحی آن موجب گردید تا کنفرانس تجارت و توسعه سازمان ملل متحد پس از بررسی‌های طولانی و نشست‌های متعدد در سال ۱۹۷۸ در گردهمایی خود در شهر هامبورگ آلمان قواعد تازه‌ای در زمینه حمل‌ونقل دریایی به تصویب رساند که به قواعد هامبورگ معروف هستند. در قواعد هامبورگ با حفظ دستاوردهای قواعد لاهه و پروتکل اصلاحی نظیر تایید سیستم واحد - وزنی، علاوه بر اینکه قاعده مسئولیت با حذف استثنائات دچار تغییر شد، مدت آن نیز تغییر پیدا کرد. بدین‌وسیله بسیاری از خلأها و نارسایی‌های قواعد لاهه از جمله فقدان مسئولیت متصدی در صورت تأخیر در تحویل برطرف گردید. با وجود اینکه بیش از دو دهه از زمان تصویب آن می‌گذرد، هنوز موفق به جایگزین شدن قواعد لاهه در جرگه بین‌المللی نشده است که بی‌مهری کشورهای اروپایی صاحب دریا نسبت به این معاهده می‌تواند از دلایل این تأخیر باشد. بنابراین، وضع قواعد حاکم بر حمل‌ونقل دریایی کالا در سطح بین‌المللی به لحاظ آثار متعدد آن نسبت به صاحبان کالا و صاحبان ناوگان دریایی از اهمیتی ویژه برخوردار است. به همین جهت کشورها نسبت به این قواعد حساسیتی خاص دارند. همان‌طور که در بالا اشاره شد، در سایه تلاش کشورهای ذی‌نفع در سال ۱۹۲۴ قواعد لاهه حاکم بر این نوع حمل‌ونقل شکل گرفت که در حال حاضر منبع اصلی قوانین داخلی بسیاری از کشورهاست. این قواعد در سال ۱۹۶۸ مورد اصلاح قرار گرفت که به قواعد لاهه ویزی معروف است. این قواعد که مساعد برای کشورهای صاحب ناوگان دریایی است به‌شدت مورد اعتراض کشورهای صاحب کالا به‌ویژه کشورهای جهان سوم است. در همین راستا به همت کمیسیون تجارت بین‌الملل مجموعه مقررات جدید معروف به مقررات هامبورگ در سال ۱۹۷۸ وضع شد که در عمل این معاهده موفقیت‌آمیز نبود. به نظر می‌رسد علت وضع مقررات رتردام مصوب ۱۱ دسامبر ۲۰۰۸، همان عدم موفقیت قواعد هامبورگ باشد. یکی از مسائل مهم حقوق تجارت بین‌الملل حمل‌ونقل کالا از طریق دریاست و از جمله مسائلی که در کل تاریخ در حقوق دریایی مطرح بوده پاسخ به این سؤال است که در صورت بروز خسارت چه شخصی و به چه میزان مسئولیت دارد. لذا در این تحقیق، با استفاده از



معاهدات موجود و نیز دیگر تحقیقات صورت گرفته در سال‌های اخیر، به بررسی خسارات موجود علیه حمل و نقل کالا در دریا می‌پردازیم. سهم حمل و نقل دریایی در جابجایی کالاها در تجارت بین‌المللی حدوداً ۹۰ درصد کل این تجارت را تشکیل می‌دهد این میزان به لحاظ عددی حدوداً شش میلیارد تن از انواع کالاست که تقریباً یک‌سوم آن را کالاهای نفتی و یک‌سوم آن را کالاهای خشک و فله و بقیه را کالاهای غیر فله تشکیل می‌دهند. با توجه به احراز چنین درصدی از جابجایی کالا در تجارت جهانی اهمیت تجارت و حمل و نقل دریایی بعنوان دو بخش جدانشدنی قابل بررسی است. بنظر می‌رسد که ارائه خدمات کارآمد در حمل و نقل دریایی از پارامترهای لازم و تأثیرگذار در انجام تجارت موفق بین‌المللی است. بررسی روند توسعه تجارت نشانگر توسعه همزمان چنین حمل و نقلی است، حمل و نقل کارآمد بطور یقین باعث افزایش تجارت بین‌المللی خواهد شد پارامترهای مؤثر بر چنین حمل و نقلی متأثر از مقررات و ضوابط حاکم حمل و نقل و همچنین حاکم بر خدمات جانبی که به نحوی بر هزینه‌های حمل و نقل اثرگذار خواهد بود می‌باشد. بنابراین حمل و نقل را می‌توان بعنوان ابزار اصلی توسعه تجارت بین‌المللی اثرگذار خواهد بود می‌باشد. بنابراین حمل و نقل را می‌توان بعنوان ابزار اصلی توسعه تجارت بین‌المللی و تأمین نیازهای گوناگون فعالان اقتصادی معرفی نمود.

محیط اقتصادی که صنعت حمل و نقل در آن فعالیت می‌کند، دارای ویژگی‌های نظیر چرخه‌ای بودن بالا، نوسانی بودن و غیرقابل پیش‌بینی است. بازار دارای پروفایل ریسک بالایی است. رخدادهای بین‌المللی، (سیاسی، اقتصادی، فنی و اجتماعی) به‌طور قابل توجهی بر سطوح حمل و نقل و در نتیجه روابط قراردادی صاحبان کشتی‌ها و اجاره‌کنندگان، اثر می‌گذارد. صنعت در حال تبدیل شدن به حالتی است که خیلی مقرراتی باشد، بویژه در زمینه‌هایی مانند امنیت و آلودگی رژیم‌های مسئول برای حامل‌های دریایی، دقیق‌تر شده‌اند. در نتیجه، صاحبان کشتی‌ها و اجاره‌کنندگان، به‌طور فزاینده‌ای در معرض خطرات تجاری قرار گرفته‌اند. در شرایط خاص این ریسک‌ها به اندازه‌ای بزرگ هستند که پایه مالی صاحبان کشتی‌ها و اجاره‌کنندگان را تحلیل یا تخریب کنند. تصمیمات موفق تجاری، اصول اجاره کردن، استراتژی‌های بازاریابی و مدیریت به طرفین کمک می‌کند تا برخی از ریسک‌ها را محدود و یا

حتی جلوگیری کنند. بعلاوه، افزایش تعداد صاحبان کشتی و اجاره کنندگان، نیاز به گرفتن حفاظت از بیمه را تشخیص می‌دهد. یکسری تأکیدات بایستی بر روی عوامل خارجی صورت بگیرد، که این عوامل ناشی از علل فیزیکی و نیروی اجتماعی هستند که به‌طور منفی یا مثبت، اصل اجاره دهی صاحب کشتی و اجاره دهنده، سطح ریسک‌های ایجادشده و ظرفیت طرفین برای انجام مسئولیت‌ها را تحت تأثیر قرار می‌دهد. تصمیمات تجاری موفق و وضوح قراردادهای، به طرفین برای محدود و جلوگیری کردن از ریسک‌ها کمک می‌کند. حمل‌ونقل دریایی تأثیرات زیادی نیز بر روی محیط‌زیست و زیستگاه‌ها دارد. این تأثیرات در زمره اثرات مادی نبوده و از آن‌ها بعنوان اثرات معنوی یاد می‌شود. احداث بندر به‌منظور توسعه حمل‌ونقل دریایی با توجه به مزایای بسیار زیاد آن، با اثرات جانبی منفی همراه می‌باشد. بنادر در مراحل ساخت و بهره‌برداری خود انواع اثرات اقتصادی، اجتماعی و محیط‌زیستی بر منطقه تحت تأثیر خود وارد خواهند آورد. از این رو به‌منظور حفظ محیط‌زیست بنادر لازم است با استفاده از فنون ارزیابی و مدیریت ریسک محیط‌زیستی به‌عنوان ابزار مهم مدیریتی در جهت کاهش و کنترل اثرات منفی و مخاطرات و افزایش ایمنی بنادر اقدام نمود. مهم‌ترین عوامل ریسک در بنادر مربوط به فعالیت‌های تغییر کاربری اراضی، ساخت اسکله و موج‌شکن، تخلیه پساب، تعمیر و نگهداری می‌باشد. در نتیجه به‌منظور کاهش مخاطرات و ریسک‌ها، راهکارها و روش‌های مدیریتی بایستی پیشنهاد گردد. در سال‌های اخیر نیز نگرانی‌های عموم در مورد اثرات محیطی حمل‌ونقل دریایی، افزایش یافته است. دلیل این امر اینست که اگرچه این نوع حمل‌ونقل نسبت به بقیه حمل‌ونقل‌ها، عملکرد بهتری دارد اما اثرات کلی آن بر محیط‌زیست نیز با افزایش حجم کشتی‌ها افزایش می‌یابد. به‌منظور درک بهتر اینکه چه فعالیت‌های اصولی برای کاهش اثرات محیطی حمل‌ونقل دریایی مؤثر هستند، لازم است تا هزینه‌های خارجی حمل‌ونقل دریایی ارزیابی شده و راهکارهای دقیقی برای این ارزیابی‌ها پیدا شود.

## بخش دوم: حمل کالا در حمل‌ونقل دریایی و خسارت ناشی از تأخیر در تحویل آن

مسئله‌ای که در زمینه جبران خسارت در قانون دریایی (و قواعد لاهه) به سکوت بر گزار شده و از نقاط ضعف این قاعده است، مسئله خسارت ناشی از تأخیر در تحویل کالا است. در غیاب قاعده‌ای صریح در این زمینه، برخی با استناد به بند ۲ ماده ۳ قواعد لاهه که تصریح دارد بر



اینکه متصدی حمل و نقل موظف است به طور شایسته و با دقت محمولات را بارگیری، جابه‌جا، انبار، حمل، محافظت، مواظبت و تخلیه نماید سعی کرده‌اند خسارت ناشی از تأخیر را نیز مشمول معاهده لاهه قرار دهند. در حقوق انگلستان مسئله تأخیر در تحویل به‌عنوان تغییر مسیر غیر معقول تلقی شده و در صورتی که انحراف غیر معقول موجب ورود خسارت شده باشد، متصدی حمل و نقل مسئول است. بنابراین شرط عدم مسئولیت در این زمینه صحیح است. در حقوق داخلی نیز متصدی ملزم به جبران خسارت ناشی از تأخیر در انجام تعهد خواهد بود.

مطابق بند ۱ ماده ۵ قواعد هامبورگ متصدی حمل و نقل مسئول زیان ناشی از تلف، خسارت وارده به کالا و همچنین تأخیر در تحویل آن است. چنانچه واقعه موجب تلف، خسارت یا تأخیر، طی مدتی که حسب ماده ۴ کالا تحت حفاظت متصدی حمل و نقل بوده، رخ داده باشد مگر اینکه متصدی ثابت کند که خود او با مأموران یا نمایندگان کلبه اقداماتی را که به‌طور معقول جهت احتراز از واقعه و عواقب آن لازم بوده به عمل آورده‌اند. بنابراین متصدی در رسانیدن سالم کالا به مقصد دارای مسئولیت است. برخی مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی را مطابق قواعد هامبورگ نزدیک به مسئولیت متصدی حمل و نقل هوایی مطابق بند ۱ ماده ۱۸ قواعد ورشو دانسته و فرض مسئولیت را برای متصدی حمل و نقل دریایی قائلند و بسیاری دیگر همچون پروفیسور رودیر ورمون گویو مسئولیت متصدی را مبتنی بر تقصیر مفروض می‌دانند. تفاوت این دو فرض اینست که در اولی در صورتی بری از مسئولیت می‌شود که موارد خارجی غیر قابل انتساب به خود را ثابت کند و در فرض دوم تقصیر متصدی از مسئولیت بری می‌شود، در صورتی که بی‌تقصیری خود را ثابت کند. در حالی که مطابق بند ۱ ماده ۵ متصدی در صورتی معاف از مسئولیت است که رعایت اقدامات معقول از طرف خود و نمایندگان خود را ثابت کند. منشا اختلاف نظرها اصطلاح انتخابی در معاهده هامبورگ، یعنی «رعایت اقدامات معقول جهت احتراز از واقعه و عواقب آن» است. برای اثبات اینکه رعایت اقدامات معقول جهت احتراز از واقعه خسارت را انجام شده است، به نظر می‌رسد که متصدی ملزم به تعیین علت خسارت است. معاهده هامبورگ در مقایسه با قانون دریایی ایران (و قواعد لاهه) دارای این امتیاز است که قاعده مسئولیت در قالبی ساده اگرچه قابل تفسیر بیان شده و موارد استثنایی



هفده گانه نیز حذف شده‌اند. نکته قابل ذکر این است که، مقررات هامبورگ برخلاف کنوانسیون بروکسل که اشاره‌ای به خسارات ناشی از تأخیر نداشته است. در بند ۲ پاراگراف ۱ ماده ۶ مقرر داده است در صورت تأخیر در تحویل کالا، مسئولیت متصدی، حسب مقررات ماده ۵ محدود به مبلغی معادل ۲،۵ برابر پرداخت کرایه حمل کالا برای کالاهایی که با تأخیر تحویل شده‌اند، می‌باشد. مشروط بر اینکه مبلغ مزبور متجاوز از کل کرایه حمل قابل پرداخت مقرر در قرارداد حمل و نقل دریایی نباشد. طبق کنوانسیون رتردام، به طور کلی وقتی متصدی حمل و نقل کالایی را تحویل می‌گیرد از او انتظار می‌رود که کالا را همان طور که تحویل گرفته به مقصد برساند لذا چنانچه کالا معیوب یا ناقص شود و به واسطه این عیب و نقص ارزش کالا کم شود خسارت حادث گردیده همچنین است اگر کالا سالم تحویل گردد اما در موعد مقرر به دست صاحب آن نرسد. انواع خساراتی کنوانسیون رتردام مطرح می‌کند، عبارتند از:

الف) تلف کل کالا: منظور از تلف کل کالا یعنی اینکه متصدی نتواند هیچ قسمتی از کالا را در محل مقرر تحویل دهد، حال این عدم توانایی در تحویل ممکن است به دلیل تلف واقعی کالا باشد یا اینکه کالاها تلف نشده اما متصدی نتوانسته آن را تحویل دهد؛ از ماده ۱۲ کنوانسیون رتردام که آغاز مسئولیت متصدی حمل را با تحویل گرفتن کالا و پایان آن را تحویل دادن کالا در محل مقرر به شخص مورد نظر می‌داند هم همین مفهوم استنباط می‌شود، بنابراین ملاک تلف کل کالا (عدم تحویل کالا در بندر مقصد است هر چند کالا به شخصی جز دارنده بارنامه تحویل شده باشد).

ب) نقص یا عیب کالا: منظور از نقص همان تلف جزء کالا است؛ در واقع کالا با نقصان وزن یا کسری مقدار از کمیت مقرر تحویل می‌گردد.

ج) تأخیر در تحویل: کنوانسیون رتردام در ماده ۲۱ تأخیر در تحویل را این گونه تعریف می‌کند: تأخیر در تحویل کالا زمانی رخ می‌دهد که کالا در مقصد در تاریخی که طرفین توافق کردن و در قرارداد ذکر شده تحویل نگردد.



د) خسارات مشترک: کنوانسیون رتردام در مورد خسارات مشترک معمولاً مقررات داخلی را به رسمیت می‌شناسد و نحوه برخورد حقوقی با این خسارات را به دلیل پرهیز از تناقض با قوانین ملی به عهده رویه قضایی کشورها سپرده.

در کنوانسیون رتردام در صورت بروز خسارت حدودی برای پرداخت مشخص شده که در صورت رعایت موازین قانونی متصدی حمل و نقل بر پایه آن خسارت را می‌پردازد که این حدود را حد مسئولیت می‌نامند. در ماده ۲۰ کنوانسیون رتردام بند ۲ مقرر شده با لحاظ ماده ۶۱ حدود مسئولیت بابت خسارت وارده از اشخاص مسئول از حد این کنوانسیون فراتر نخواهد رفت. مطابق بند الف ماده ۵۹ کنوانسیون رتردام، طرفین می‌توانند در قرارداد بالاتر از این مبلغ (۸۷۵ واحد جهت هر بسته یا ۳ واحد برای هر کیلوگرم کالایی که مورد ادعا قرار گرفته) را تعیین کنند؛ بنابراین چنین شرطی نافذ و حائز آثار حقوقیست. در کنوانسیون رتردام واحد محاسبه خسارت (S.R.D.) یا همان حق برداشت مخصوص است، بنابراین طبق بند ۱ ماده ۵۹ کنوانسیون رتردام نرخ محاسبه خسارت به شرح زیر است:

مسئولیت متصدی حمل از قرار هر بسته (SRD-۸۷۵) و از قرار هر کیلوگرم وزن ناخالص (SRD-۳) است، که معادل دلاری آن می‌شود ۶/۵۷۷ دلار برای هر بسته و ۹۸/۱ دلار برای هر کیلوگرم. مطابق ماده ۶۰ مسئولیت متصدی حمل برای زیان اقتصادی ناشی از تأخیر به مبلغی معادل دو و نیم برابر کرایه قابل پرداخت برای کالاهای موضوع تأخیر محدود شده است. معیار محاسبه خسارت نیز آن مقداری از کالا است که خسارت بر اساس آن محاسبه و به صاحب کالا پرداخت می‌شود. بند الف ماده ۵۹ معیار محاسبه خسارت را به (بسته) و (وزن کالا: کیلوگرم) تقسیم کرده است. در خصوص کالاهای فله‌ای میزان خسارت بر اساس وزن ناخالص محاسبه می‌گردد. اولین تعهد متصدی حمل و نقل در مقررات رتردام، تحویل کالاهاست. در قواعد لاهه چنین تعهدی بر شمرده نشده است؛ ماهیت اصلی این قواعد به عنوان شروط استاندارد بارنامه‌های دریایی، علت عدم ذکر تعهد اصلی متصدی حمل و نقل، یعنی تحویل کالا به گیرنده‌ی آن را به خوبی نشان می‌دهد. حتی این مساله در قواعد هامبورگ نیز ذکر نشده است، اگرچه می‌توان آن را از ماده ۵(۱) برداشت نمود، در حالی که این چنین تعهدی به صراحت در



ماده ۱۱ قواعد روتردام آمده است. با عنایت به ماده ۱۱، اولین تعهد متصدی حمل، تعهد بر تحویل کالاهاست: «متصدی حمل و نقل باید، بر اساس مفاد این کنوانسیون و نیز مطابق با شرایط مندرج در قرارداد حمل، کالا را تا مقصد حمل نماید و آن‌ها را به گیرنده تحویل نماید.» در این ماده، تعهد بر تحویل به‌طور صریح و جداگانه به‌عنوان تعهد متصدی حمل آمده است؛ برخلاف این که در مقررات لاهه - ویزیبی تعهد بر تحویل تنها در بند ۶ ماده ۳ مورد اشاره قرار گرفته بود. حال، با توجه به تعهد متصدی حمل و نقل بر تحویل کالاها به‌موجب ماده ۱۱، این پرسش مطرح می‌شود که دوره مسئولیت وی از چه زمانی شروع می‌شود؟ و تا چه زمانی ادامه دارد؟ در این خصوص، بند ۱ از ماده ۱۲ بیان می‌دارد: «به‌موجب این کنوانسیون، دوره مسئولیت متصدی حمل و نقل در قبال کالاها از زمانی که وی با عامل حمل، کالاها را به‌منظور حمل دریافت می‌نماید شروع می‌شود و در زمانی که کالاها تحویل داده شوند، پایان می‌پذیرد.» مقررات روتردام برخلاف سایر کنوانسیون‌های مربوط به حمل و نقل دریایی، به‌طور صریح حدود دوره‌ی مسئولیت متصدی حمل را بیان می‌دارد [۲]. در این ماده دوره‌ی مسئولیت متصدی حمل از زمانی که وی کالاها را تحویل می‌گیرد تا زمانی که آن‌ها را تحویل می‌دهد، گسترش داده شده که در مقایسه با معیار جرثقیل تا جرثقیل در مقررات لاهه، و بندر در بندر در کنوانسیون هامبورگ، بسیار گسترده‌تر است. در واقع، در این کنوانسیون دوره‌ی مسئولیت به‌عنوان دوره‌ای که در طول آن کالاها در تصرف واقعی متصدی حمل هستند، تعریف شده و به‌صراحت بیان شده که دوره مسئولیت نمی‌تواند کم‌تر از دوره تسلط بر کالاها باشد که به نظر می‌رسد ملاک مناسبی باشد و ایجاد ابهام نکند. به‌علاوه طرفین می‌توانند در خصوص زمان و مکان دریافت کالاها با همدیگر توافق نمایند؛ البته این توافق محدود بر این است که اولاً زمان دریافت کالاها مؤخر بر شروع اولیه‌ی بارگیری آن‌ها مطابق مفاد قرارداد حمل نباشد و ثانیاً زمان تحویلشان نیز مقدم بر اتمام عملیات تخلیه‌ی آن‌ها مطابق مفاد قرارداد حمل نباشد.

### بخش سوم: خسارت اقتصاد در حمل و نقل دریایی

وجود مزیت نسبی در حمل و نقل دریایی نسبت به سایر روش‌های حمل و نقل به‌خصوص در جابجایی بار، بازار گسترده و رقابت‌آمیزی را در این فعالیت حمل و نقل در ابعاد بین‌المللی ایجاد



کرده است. این رقابت چه در زمینه‌های ارائه خدمات حمل دریایی اعم از کشتیرانی، کشتی‌سازی، کشتی‌داری و چه در توسعه، گسترش و نوآوری از بنادر بازرگانی بین‌المللی در ارائه خدمات هر چه بیشتر و گسترده‌تر پدید آمده است. به‌صورتی که علاوه بر منافع قابل توجهی که در امور مربوط به ارائه خدمات در این بخش وجود دارد، بنادر معتبر و مطرح موجود در نقاط مختلف نیز به‌صورت یکی از مطمئن‌ترین منابع ارزی کشورهای مختلف است. حمل‌ونقل دریایی با توجه به ویژگی‌های خاص خود و از همه مهم‌تر امکان رفت‌وآمد در آب‌های آزاد بین‌المللی و در کوتاه‌ترین فاصله ممکن با وجوه تمایزی مانند توانایی حمل‌ونقل و به‌خصوص نقل‌وانتقال بار در حجم‌های زیاد و مسیرهای، گاه بسیار طولانی، زمان مناسب، قیمت ارزان، سلامت فیزیکی بار حمل شده و مانند آن از جایگاه خاص در حمل‌ونقل برخوردار است و به همین دلیل حضور تکنولوژی جدید و نوآوری‌های مدرن تکنیکی و ابزاری در این شاخه از حمل‌ونقل نیز در ابعاد بسیار وسیعی مورد استفاده قرار گرفته، این وسعت و گسترده‌گی از ساخت‌وساز کشتی شروع و در به‌کارگیری فن‌آوری‌های جدید در استفاده از وسایل و تجهیزات موردنیاز کشتی شامل نیروی محرکه، سیستم‌های کنترل و ناوبری دریایی، تجهیزات و وسایل مکانیکی و روش‌های مخابراتی و ارتباطی و مانند آن ادامه یافته و در تجهیز و راه‌اندازی و بهره‌برداری از بنادر بزرگ بین‌المللی در تمامی زمینه‌های ممکن حتی تفکیک و طبقه‌بندی بار، صدور انواع صورتحساب‌ها و مانند آن جلوه‌گر می‌شود.

موضوع حمل‌ونقل به دلیل تأثیرگذاری آن بر قیمت تمام‌شده کالا در کشورهای درحال توسعه جایگاه والایی یافته و توجه بدان در عرصه فعلی تجارت آزاد و محیط کاملاً رقابتی موجود در میان صاحبان صنایع و مواد اولیه، نقش حیاتی یافته است. در چنین شرایطی اعمال خواسته یا ناخواسته هرگونه وقفه یا ایجاد هزینه‌های غیرضروری در چرخه حمل‌ونقل دریایی کالا به‌نوبه خود می‌تواند منجر به حذف بسیاری از فعالان در بخش واردات و صادرات شود به‌گونه‌ای که دیگر قادر به حفظ حاشیه درآمدها نخواهند بود و از چرخه فعالیت خارج خواهند شد. از طرف دیگر روان‌سازی و بهبود روش‌ها و فرایندها در این عرصه نیز می‌تواند آثار مثبت بر تعداد فعالان و در نتیجه افزایش رقابت داشته باشد. امروزه در مدیریت زنجیره

تأمین بنادر و شبکه‌های حمل‌ونقل پس کرانه‌های همواره به‌عنوان تأثیرگذارترین حلقه در زنجیره هستند و تلاش‌های زیادی برای ارتقای بهره‌وری و کارایی در این زمینه، صورت گرفته است. هراندازه که کشورها در جهت پویایی و استفاده بهینه از منابع موجود خود در زمینه حمل‌ونقل دریایی تلاش کنند، به همان اندازه هزینه‌های پرداختی حمل‌ونقل کاهش می‌یابد و عواقبی مانند تورم داخلی و یا وابستگی‌های خارجی کم‌تر بر آنان و اقتصاد کشورشان تأثیرگذار می‌شود. بعنوان مثال، جمهوری اسلامی ایران به دلایل مختلف، آسیب‌پذیری کمتری نسبت به آثار سوء اقتصادی سونامی بحران دارد ولی بحران اقتصادی از راه‌های متعددی امکان نفوذ به کشور ما را نیز دارد که مهم‌ترین راه‌های آن شامل خطوط مالی در نتیجه انجام فعالیت‌های کارگزاری بانک‌ها، بورس‌ها، بیمه‌ها و صادرات و واردات هستند. از آنجایی که سهم نفت در بودجه عمومی دولت هنوز بخش قابل‌توجهی را به خود اختصاص می‌دهد بنابراین، کاهش درآمدهای نفتی موجب کاهش تجارت و به تبع آن کاهش تردد کشتی در بنادر کشور و در نتیجه کاهش درآمد شرکت‌های کشتیرانی، فعالان و ذی‌نفعان در بنادر خواهد شد.

برخی مشکلات و موانع در صنعت حمل‌ونقل دریایی عبارت بودند از:

- راکد ماندن تعدادی از بنادر و هدر رفتن سرمایه‌های کشورها
- تعرفه‌های بندری
- انتظار کشتی‌ها در هنگام بارگیری و تخلیه و همچنین در لنگرگاه
- مشکلات و نارسایی‌ها در زنجیره پشتیبانی بندری
- نبود طرح جامع حمل‌ونقل دریایی
- برخورد‌های نامناسب شرکت‌های کشتیرانی سایر کشورها جهت حمل بار به کشور مقصد و برعکس

مدیریت ضعیف فصل مشترک حمل‌ونقل دریایی و سایر صور حمل‌ونقل در بنادر تجاری همواره موانع، مشکلات و تهدیداتی در کمین صنعت حمل‌ونقل دریایی وجود دارد، بنابراین تجزیه و تحلیل چالش‌ها به‌طور مداوم برای فرایند مدیریت صنعت حمل‌ونقل دریایی مطرح



می‌شود. در این فرآیند هیچ چیزی بدون تغییر نیست. عواملی که امروز عوامل موفقیت هستند، می‌توانند فردا به‌عنوان عوامل بازدارنده عمل کنند. برای شناسایی عوامل موفقیت در فرآیند تجزیه و تحلیل ابتدا باید به تجزیه و تحلیل عوامل درونی و عوامل بیرونی صنعت حمل‌ونقل دریایی پرداخت، سپس عوامل کلیدی موفقیت را شناسایی و در مرحله بعدی به کمک این عوامل از فرصت‌ها استفاده و با تهدیدات مقابله کرده و نقاط ضعف را از بین برد. از سوی دیگر، ریسک‌هایی نیز بین صاحب کشتی‌ها و اجاره‌کنندگان در پردازش اجاره کردن کشتی‌ها، از منظر مالی، عملی و قانونی وجود دارد. این موارد دارای اهمیت زیادی در عمل اجاره کردن هستند. در آنالیز از نقطه نظر تجارت، این موضوعات توسط محققان، دانشجویان، اقتصاددانان دریایی که بدنبال دید جامعی برای این موضوع هستند، با جزئیات بررسی شده است. همان‌طور که در مقدمه اشاره شد، ریسک‌های زیادی در حمل‌ونقل دریایی از نظر اقتصادی وجود دارد. دو نوع عوامل تأثیرگذار در این موضوع، عوامل فیزیکی و زورهای اجتماعی هستند. عوامل فیزیکی بیشتر در مورد فجایع فیزیکی و شرایط آب و هوایی نگران هستند. برای مثال، یک زمستان سنگین در اروپا به نفت و تانکر را افزایش خواهد داد، و در نتیجه بر روی اصول اجاره تانکر مالکان، تأثیر خواهد گذاشت. زورهای اجتماعی شامل رخدادهای اقتصادی، فنی و سیاسی هستند. رخدادهای سیاسی به اتفاقاتی مانند جنگ‌ها، انقلاب‌ها، ملی‌سازی دارایی‌های خارجی، اعتصاب، تعطیلی کانال، تحریم پرچم، تحریم بحران نفت، تغییرات دولت و دیگر رخدادهای مشابه، اشاره کرد. رخدادهای سیاسی پیش‌بینی‌نشده، تغییر ناگهانی و غیرمنتظره‌ای را در نیاز به خدمات حمل‌ونقل دریایی و در نتیجه در سیاست اجاره‌کنندگان ایجاد می‌کند. رخدادهای فنی بیشتر به پیشرفت‌های فنی بزرگ در روش‌های اداره بار مربوط می‌شود. پیشرفت‌های فنی مانند کانتینری و تحریک سرمایه‌گذاری در کشتی‌های جدید است. انتقال از یک تکنولوژی به تکنولوژی دیگر ممکن است اقتصاد کسب‌وکار صاحب کشتی را تحت تأثیر قرار دهد و ریسک‌های تجاری آن را افزایش دهند. برای مثال، پیشرفت‌های فنی در کشتی‌سازی، ممکن است به افزایش نیاز برای نوع جدیدی از کشتی و کاهش نیاز به تناژ فنی موجود منجر شود. از آنجایی که حمل‌ونقل یک کسب‌وکار



سرویزی است، تقاضای کشتی به چندین عامل وابسته است، مانند قیمت، سرعت، قابلیت اطمینان و امنیت. هدف شرکت کشتیرانی از کالاها، بدست آوردن حمل و نقل ارزان تر و بهتر کالاها در کل فاصله بین مبدأ و مقصد است. بنادر بخش حیاتی در پردازش حمل و نقل هستند. اتوماسیون در اداره بار و سرمایه گذاری در پایانه‌های متخصص، کسب و کار حمل و نقل را تغییر داده است. بنادر چندین عملیات مهم دارند که برای اثربخشی تجارت بین آن‌ها حیاتی است. در این چارچوب، قیمت گذاری و سیاست سرمایه گذاری بنادر، نقش قاطعی در سرعت خدمت رسانی اجاره کننده دارند و بنابراین، در جلوگیری از ریسک تأخیر نیز مؤثر هستند. ماهیت ریسک‌های تجاری و اقتصادی که ناشی از طرفین اجاره کننده، عملیات و ادعاها است عبارتند از:

مالی: در پایان روز، هر جنبه‌ی اجاره، تخصیص مالی ریسک‌ها را نتیجه می‌دهد. برخی ریسک‌ها وجود دارند که کاملاً ماهیت مالی دارند، مانند ریسک پیش فرض پرداخت استخدام، با این حال، حتی ریسک‌های با ماهیت عملیاتی یا قانونی نیز اکثراً به ادعاهای مالی منجر می‌شوند. اجاره گزینی، عملیاتی، هدایت و جغرافیایی: این مورد شامل تمام ریسک‌هایی است که مانند مسائل عملیاتی چارتر پارتی، از گرایش اجاره‌ای کامل ناشی می‌شود (استراتژی و اصل اجاره کردن اشتباه) مانند اداره کردن بار، تحویل یک کشتی محکم به اجاره کننده توسط صاحب کشتی، تدارک بار از اجاره کننده. بعلاوه، ریسک‌های تجاری ممکن است ماهیت جغرافیایی یا هدایتی داشته باشد، مانند هدایت کردن در آب‌های خطرناک.

قانونی: تمامی ریسک‌های مربوط به قانون اجاره کردن، در این دسته قرار دارند. مسائل قانونی ممکن است کل پردازش اجاره کردن را در برگرفته و تحت تأثیر قرار دهد، شامل مراحل پیش ثابت بررسی و مذاکره اجاره، مراحل ثابت تهیه پیش نویس و امضا کردن اجاره نامه، مرحله اجرای چارتر پارتی، مراحل پس ثابت تخصیص هزینه و ادعاهای قانونی که از اجاره ناشی می‌شوند.

اخلاقی: تصویر و شهرت شرکت ممکن است به صورت رادیکالی از چارتر پارتی اثر پذیرد. ریسک‌های قابل توجهی از این ماهیت ناشی می‌شوند. در نتیجه، جدای از جبران‌های مالی، در



معرض ریسک بزرگ اخلاقی است که بر وجهه و شهرتش نیز اثر می‌گذارد. در دو دهه گذشته در بهره‌گیری از رویکرد بهره‌ور محوری برای تحقق رشد اقتصادی [۴]، کشورهای صنعتی جهان و تعدادی از کشورهای در حال توسعه پیشگام بوده‌اند و توانسته‌اند سهم بیشتری از رشد اقتصادی خود را از طریق بهره‌وری چندعاملی تأمین کنند. ارتقای بهره‌وری در بخش حمل‌ونقل دریایی از منظر بهبود کارایی استفاده از منابع در این بخش و بهره‌گیری از مزیت‌های منطقه‌ای حائز اهمیت است. مناطق ساحلی نیز بستر فعالیت‌های اقتصادی بزرگ است. بعنوان مثال، ایران با ۲۷۰۰ کیلومتر مرز ساحلی در شمال و جنوب، ذخایر و منابع طبیعی، سواحل غنی و مولد در دریای خزر، خلیج فارس و دریای عمان، از معدود کشورهایی است که دارای سواحل ارزشمند اقتصادی و زیست‌محیطی است. ایران از طریق مرزهای آبی با بیشتر کشورهای جهان مرتبط بوده و بهره‌گیری از این موقعیت ترانزیتی، ایجاد زمینه‌های لازم برای ارتقا سهم و نقش ترانزیتی کشور در تجارت منطقه‌ای و جهانی، تقویت شبکه‌های بین‌المللی ترانزیت کالا و بازارهای عرضه و تقاضا، همواره مورد توصیه کارشناسان بوده است. از سوی دیگر امروزه شاهد فرآیند جهانی شدن هستیم که یکی از مهم‌ترین پیامدهای آن بزرگ‌تر شدن بازارهاست. بنابراین حمل‌ونقل دریایی امکان بهره‌گیری از این موقعیت‌ها را فراهم می‌کند و بایستی بهره‌وری‌اش ارتقا یابد. از دیگر سو، در کنار ایجاد چنین بهره‌وری‌هایی بایستی سعی شود از خسارات ممکنه جلوگیری شود، چرا که ایجاد زمینه‌ها در چنین موقعیت‌هایی نیازمند صرف هزینه است و از نظر محیط‌زیست نیز بایستی اثرات گسترش شرکت‌های حمل‌ونقلی مورد توجه باشد. به‌طور کلی مفهوم بهره‌وری با نظریات اقتصادی نئوکلاسیک‌ها تطابق بیشتری دارد. در این نظریه‌ها، ارتقای بهره‌وری از طریق بهبود کیفیت نهاده‌های تولید، اصلاح ساختارها و نهادهای ذیربط و بهره‌گیری مطلوب‌تر از ظرفیت‌های موجود ممکن است. نقش بهبود بهره‌وری در حوزه‌های دیگری مانند کاهش هزینه‌ها، صرفه‌جویی در استفاده از منابع تولید و فرآیند توسعه پایدار نیز اهمیت دارد. کشورهای صنعتی جهان و تعدادی از کشورهای در حال توسعه در استفاده از این رویکرد پیشگام بوده و توانسته‌اند سهم بیشتری از رشد اقتصادی خود را از طریق بهره‌وری کل عوامل تأمین کنند. شاخص‌ها و نسبت‌های بهره‌وری

از نظر نوع فعالیت به شاخص‌های عمومی و شاخص‌های اختصاصی تقسیم می‌شوند. این شاخص‌ها برای امر حمل‌ونقل دریایی نیز وجود دارند. بررسی بهره‌وری در زمینه حمل‌ونقل دریایی نشان می‌دهد که:

۱. ارتقای سرمایه انسانی (یعنی شاغلان دارای تحصیلات عالی) اثر مثبتی بر ارتقای بهره‌وری کل عوامل این بخش دارد.

۲. افزایش تجربه کاری شاغلان موجب ارتقای بهره‌وری کل عوامل این بخش می‌شود.

۳. افزایش شکاف تولید و متوسط عمر شناورها سبب کاهش بهره‌وری کل عوامل این بخش می‌شود.

از موارد بالا چنین برمی‌آید که ارتقای سرمایه انسانی و افزایش تجربه کاری، نیازمند صرف هزینه اقتصادی است، بنابراین این موارد بایستی به‌خوبی مدیریت شوند تا خساراتی بر جای نگذارند یا مقدار خسارتشان کمینه باشد.

### بخش چهارم: خسارت‌های معنوی حمل‌ونقل

زندگی، سلامت و دارایی افراد همواره در معرض حوادث و بلایای طبیعی قرار دارد. بیم از خسارت ناشی از این حوادث، انسان‌ها را به مقابله و تمهید راه‌های پیشگیری و جبران خسارت احتمالی فراخوانده است. با توجه به این که قسمت اعظمی از مباحث حقوقی بیمه دریایی به حقوق دریایی وابسته است، مال یا موضوعی که تحت پوشش بیمه دریایی قرار می‌گیرد و خسارت‌های ناشی از خطرات، تحت عنوان مشترک، مورد بیمه قرار می‌گیرد که عبارتند از: کالا، کشتی و... است. نقش حمل‌ونقل دریایی در اقتصاد کشورهایی که از نعمت دسترسی به دریا بهره‌مند هستند از جمله ایران، با توجه به اینکه بیش از ۹۰ درصد تجارت خارجی ایران از این طریق صورت می‌گیرد، بسیار مهم است قواعد حاکم بر این نوع حمل‌ونقل برای اولین بار تحت عنوان قواعد لاهه در سال ۱۹۲۴ در شهر بروکسل تصویب شد امروزه با پیشرفت سیستم‌های ارتباطی و حمل‌ونقل در جوامع بشری، اگرچه از شدت بسیاری از ریسک‌های حمل‌ونقل کالا کاسته شده، اما همگون با پیشرفت فناوری حمل‌ونقل، افزایش حجم محصولات و ازدیاد سرعت وسایل نقلیه، کالاهای مورد حمل در معرض تهدید ریسک‌های



جدی قرار گرفته‌اند. حقوق محیط‌زیست دریایی تیز، آلودگی را ورود مستقیم یا غیرمستقیم مواد یا انرژی به محیط‌زیست توسط انسان می‌داند که اثرات زیان‌بخش دارد یا ممکن است داشته باشد، به گونه‌ای که به منابع زنده و حیات آبریزان آسیب برساند، برای سلامت انسان خطر داشته باشد یا مانع استفاده‌های مشروع گردد. کنوانسیون بین‌المللی لندن در مورد مسئولیت و جبران خسارت برای خسارت در ارتباط با حمل و نقل مواد سمی و خطرناک از طریق دریا، خسارت را شامل «خسارت وارده بر حیات، صدمات وارده بر شخص یا صدمات وارده بر اموال و یا خسارت وارده ناشی از آلوده کردن محیط‌زیست و هزینه‌های مربوط به اقدامات حفاظتی» می‌داند. بیش‌تر کنوانسیون‌های مسوولیت مدنی بین‌المللی که آسیب‌های زیست‌محیطی را پوشش می‌دهند، تعریف یکسان و یا تقریباً مشابهی از خسارت ارائه می‌دهند: خسارت به محیط‌زیست قابل‌بازیابی است، اما برای جبران خسارت در محیط‌زیست به هزینه‌های معقول اقدامات بازسازی محدود می‌شود که در واقع انجام‌شده و یا باید انجام شوند. چهارچوب کنوانسیون حقوق دریا [۵] تعریفی از خسارت به عمل نمی‌آورد، حتی زمانی که معاهده در برخی مواد از کلمه خسارت استفاده می‌کند، از خسارت ناشی از آلودگی محیط‌زیست دریایی صحبت می‌کند. کنوانسیون حقوق دریا تعریفی، اگرچه کاملاً وسیع، از آلودگی محیط‌زیست دریایی می‌نماید. ماده ۱ کنوانسیون حقوق دریا اشاره دارد: «انتشار مواد یا انرژی به محیط‌زیست است که منجر به تأثیرات زیان‌آوری هم چون آسیب به منابع زنده دریایی، تهدید سلامت بشری و اختلال در فعالیت‌های دریایی می‌شود که شامل ماهی‌گیری یا دیگر استفاده‌های قانونی از دریا است». که این ماده چنین تأثیرات زیان‌آوری از خسارت را مشخص نمی‌نماید و بنابراین موجب می‌گردد تا تفاسیر مختلفی از آن به عمل آید. طبق برخی خسارت‌های حمل و نقل دریایی عبارتند از:

۱. **خطرات دریایی:** یعنی خطراتی که به گونه‌ای مستقیم یا غیرمستقیم ناشی از دریا باشد. مواردی مثل غرق شدن، بر گل نشستن و واژگون شدن کشتی در تحت این عنوان قرار می‌گیرد.





۲. **به دریا ریختن کالا:** چون هدف از این عمل نجات کشتی و سایر محصولات است، باید خسارت‌های وارده بین تمامی محصولات و کشتی تقسیم گردیده و همه‌ی اشخاص ذینفع در آن سهم گرفتند. به همین جهت آن را هم تحت عنوان خسارت‌های عمومی یا زیان همگانی قرار می‌دهند.

۳. **خسارت ناشی از کارکنان کشتی:** اعمالی که ممکن است از جانب فرمانده یا کارکنان کشتی سر بزند و به محصولات کشتی صدمه وارد نمایند، خواه از روی عمد و سوءنیت باشد و خواه ناشی از غفلت و بی‌احتیاطی را باراتری می‌نامند.

۴. **عدم تحویل:** چنانچه قسمتی از کالا به دلیل نامعلومی مفقود گردد و در مقصد به دست صاحبش نرسد، عدم تحویل کالا به وقوع پیوسته است. اگر معمولات به تعداد بسته‌های درست تحویل داده شوند ولی محتویات داخل آن‌ها کم شده باشد در اینجا خطر کسری وجود دارد نه عدم تحویل.

۵. **خطر ادعای شخص ثالث:** ممکن است فرمانده یا کارکنان کشتی بیمه‌شده، بر اثر ارتکاب خطا و اشتباه.

وضعیتی پیش آورند که به محصولات کشتی بیمه‌شده یا به کشتی دیگر یا به مؤسسات بندری خساراتی وارد آورند. در مواردی که کارکنان کشتی با خدمه مسوول شناخته می‌شوند، مالک یا متصدی حمل ملزم خواهد شد که در مقام بیمه‌گذار، خسارت وارده به اشخاص ثالث را از طریق بیمه‌گر جبران نماید. هر فعالیت حمل و نقل دریایی، که در بنادر، در دریا یا طی ساخت کشتی نگهداری رخ می‌دهد، اثرات محیطی مختلفی را بر روی آب، هوا، اکوسیستم و غیره دارد. در کنار این موارد بایستی مواردی که از تصادفات و فعالیت‌های غیرقانونی ناشی می‌شوند، نیز برای ارزیابی مورد نظر گرفته شوند.

### **بخش پنجم: نقش بیمه در جبران خسارت‌ها**

محققان و تاریخ‌نویسان هم‌عقیده‌اند که بیمه دریایی که در اواسط قرون وسطی پا به عرصه نهاده است از قدیمی‌ترین رشته‌های بیمه است. در واقع می‌توان گفت اولین باری که بازرگانان و صاحبان کالا، اموال و مال‌التجاره‌های خود را از طریق دریا حمل کرده و با خطرات



گونگون مانند، غرق شدن کشتی، طوفان و راهزنی‌های دریایی مواجه گردیدند، به فکر راه‌حلی برای حفظ سرمایه‌ها و دستاوردهای خود افتادند و به همین دلیل قوانین و مقررات خاص و گونگون که همه آن‌ها مربوط به حمل‌ونقل دریایی بود به‌مرور تکامل یافت و توسط ملت‌ها استفاده شد، از آن جمله می‌توان به قوانین زبان همگانی یا وام دریایی اشاره کرد. کشورهایی که هنوز کنوانسیون را امضا نکرده‌اند، تأکید می‌کنند که مقررات ویژه کنوانسیون و اصولی که توسط قطعنامه‌های مجمع عمومی وضع شده است، برای آن‌ها تعهدآور نیست؛ زیرا کنوانسیون هنوز لازم‌الاجرا نشده است و تا زمان لازم‌الاجرای آن و یا تبدیل قواعد مزبور به حقوق عرفی بین‌المللی، ملزم به رعایت آن‌ها نمی‌باشند. کشورهای مذکور معتقدند که قوانین یکجانبه آن‌ها مطابق با رژیم سنتی موجود است؛ گرچه از مقررات کنوانسیون متفاوت هستند. بدین لحاظ از نظر آن‌ها بهره‌برداری از معادن اعماق دریاها یکی از آزادی‌های استفاده از دریای آزاد است. ثابت کردن خلاف اینکه بهره‌برداری از معادن اعماق دریاها جزء آزادی‌های دریای آزاد نیست، شاید مشکل باشد و مباحث زیادی در این زمینه وجود داشته است. قوانین یکجانبه وضع شده توسط کشورهای امضاکننده کنوانسیون به‌طور ضمنی گفته‌اند که این امر جزء آزادی‌های دریای آزاد تلقی می‌گردد؛ لیکن حتی اگر فرض کنیم که مطلب فوق درست باشد (یعنی بهره‌برداری مزبور جزء آزادی‌های دریای آزاد است)، آزادی مزبور طبق کنوانسیون ۹۳۰۴ چیزی است که کشورها به‌تنهایی نمی‌توانند اقدام به اعمال آن نمایند. هدف عمده کنوانسیون در این زمینه، جلوگیری از حالت آزادی کلی است که بدون تردید به نفع کشورهای صنعتی جهان می‌شود و قانون‌گذاری یکجانبه دولت‌ها، حتی اگر امضاکننده کنوانسیون نباشند، آشکارا مغایر با آن است؛ زیرا باعث به وجود آمدن گروه ممتازی از بهره‌برداری کنندگان اعماق دریاها می‌گردد که از کشورهای پیشرفته و اتباع آن‌ها (به لحاظ داشتن دانش فنی و سرمایه لازم) تشکیل می‌شود. به همین ترتیب قانون‌گذاری کشورهایی که امضاکننده کنوانسیون هستند نیز به‌منظور اعطای نوعی امتیاز ویژه به اتباع خویش است؛ ولی برای حفاظت از این امتیاز قبول کرده‌اند که جوازهای صادره توسط برخی کشورهای دیگر را جهت بهره‌برداری از اعماق به رسمیت بشناسند تا اشکالی از لحاظ ادعاهای متعارض پیش



نیاید. قرارداد بیمه حمل و نقل دریایی، قراردادی است که بر اساس آن بیمه‌گر تعهد می‌کند که خسارات وارد به کالای مورد بیمه را که در جریان حمل بر اثر حوادث دریا حادث شده باشد با توجه به شرایط و استثنائات بیمه‌نامه جبران کند. باید به این واقعیت توجه کرد که تعهد بیمه‌گر در جبران خسارت وارد صرفاً مربوط به مواردی است که تلف کالا و یا خسارت ناشی از خطرات دریا و یا حوادث وسیله نقلیه باشد. قرارداد بیمه از جمله حمل و نقل دریایی، از دیدگاه حقوقی، قراردادی متکی بر اصول حقوقی حاکم بر همه قراردادهای است ولی افزون بر آن، این قرارداد از لحاظ تکلیف طرفین در مقابل هم، ضمانت اجرای عدم انجام این تکالیف و اثر آن‌ها، با قواعد عمومی حاکم بر سایر قراردادهای متفاوت است و علت این تفاوت‌ها را در طبیعت خاص قراردادهای بیمه از جمله اصول و ماهیت حقوقی آن‌ها می‌توان جست‌وجو کرد. بیمه‌گر بر اثر اطلاعاتی که بیمه‌گذار راجع به موضوع بیمه به او می‌دهد، اقدام به تعیین حق بیمه می‌نماید؛ بنابراین اگر بیمه‌گذار با نهایت حُسن نیت، تمام اطلاعات را در اختیار بیمه‌گر قرار ندهد و یا اظهارات خلاف واقع نماید، قرارداد باطل می‌شود، درحالی که ضمانت اجرای چنین عملی در قواعد عمومی قراردادهای ایجاد حق فسخ برای متضرر است. برخلاف عرف حاکم بر سایر انواع بیمه که باید نام بیمه‌گذار آن مشخص و معین باشد. (بند ماده ۸ قانون بیمه)، در بیمه حمل و نقل دریایی به دلیل آن که در طول حمل ممکن است کالا چندین بار مورد نقل و انتقال قرار گیرد، می‌تواند به صورت حامل منعقد گردد (ماده ۹ قانون بیمه) بیمه حمل و نقل دریایی نوعی تعهد به نفع شخص ثالث است که آثاری را به دنبال دارد.

### نتیجه‌گیری

ملاحظه شد که در کنوانسیون‌های بین‌المللی در خصوص مسئولیت متصدیان حمل و نقل در قبال خسارات وارده به کالاها و تأخیر در تحویل آن از اصل جبران کامل خسارت تبعیت نشده است و مسئولیت وی محدود به مبلغ معینی است. سقف غرامت در یکی از کنوانسیون‌ها به ازای هر کیلوگرم وزن غیرخالص کالا ۱۷ واحد شمارش پیش‌بینی شده است. این واحد شمارش عبارت است از حق برداشت مخصوص که با توجه به فرمولی که در خود مقررات پیش‌بینی شده است قابل محاسبه و پرداخت است. خسارت ناشی از تأخیر در تحویل نیز



به وضوح تابع معاهده هامبورگ قرار گرفته است، در حالی که قانون دریایی (و قواعد لاهه) در این زمینه ساکت است، البته با توجه به وضعیت فنی حاکم بر کشتی‌ها و حمل و نقل دریایی در زمان وضع قانون دریایی (قریب به ۸۷ سال قبل) این سکوت قابل توجیه بوده است، اما امروزه با توجه به تغییرات صورت گرفته در امر کشتیرانی و ایجاد خطوط منظم دیگر سکوت جایز نیست. مطابق بند ۱ ماده ۵ قواعد هامبورگ: متصدی حمل و نقل مسئول زیان ناشی از تأخیر در تحویل کالا است و مطابق بند ۲ همین ماده تأخیر در تحویل وقتی مصداق پیدا می‌کند که در مدت‌زمانی که در قرارداد صریحاً توافق شده یا در غیر این صورت در مدت‌زمانی که برای یک متصدی حمل و نقل جدی با توجه به شرایط و اوضاع و احوال موجود در نظر گرفته می‌شود، کالا در بندر تخلیه پیش‌بینی شده در قرارداد حمل و نقل دریایی تحویل داده نشده باشد. بنابراین کسر دارایی گیرنده به لحاظ تأخیر در تحویل اعم از مادی، معنوی و اقتصادی به عهده متصدی حمل و نقل است و شرط خلاف آن باطل است (بند ۱ ماده ۲۳) تعیین مدت بر حسب توافق صریح قراردادی و در غیر این صورت با توجه به شرایط و اوضاع و احوال حاکم بر مورد، طول مسیر، شرایط عبور، وضعیت تجهیزات بنادر، نوع کالا، سرعت کشتی، چگونگی اعلام ارسال کالا و غیره صورت می‌گیرد. در صورتی که کالا ۶۰ روز پس از انقضای مهلت تحویل نشود مطابق بند ۳ ماده ۵ کالا مفقود شده تلقی شده و صاحب کالا در این صورت محق به دریافت غرامت همچون حالت تلف واقعی است ۱ ولی اگر در این حالت کالا یافت شود، آیا صاحب کالا حق دریافت کالا و صرف نظر از غرامت را دارد؟ معاهده در پاسخ به این سؤال ساکت است. در زیرساخت فیزیکی بنادر بایستی که علاوه بر آمادگی لازم برای دسترسی به عوامل حمل دریایی، همچنین آمادگی دریافت، ارسال و جابه‌جایی محموله‌ها با هزینه‌های متعارف نیز وجود داشته باشد. چارچوب مقررات بنادر نیز باید استفاده مؤثر از حیث هزینه‌های زیرساخت و ماشین‌آلات را ارتقاء داده، تصمیم‌گیری توسط کارکنان را در سطوح مربوطه تشویق کرده و ذینفعان بندر را برای برنامه‌ریزی جهت سرمایه‌گذاری‌های آتی قادر سازد. در نوسازی بنادر دولتی سیاست‌گذاران نباید فقط روی حجم بیشتر کالا یا بزرگ‌تر شدن ابعاد کشتی‌های مورد پذیرش و عمیق‌تر کردن عمق بندر متمرکز شوند بلکه باید به



فناوری و خدمات جدید رژیم‌های حقوقی پاسخ‌گوی نیازهای بازار آینده را مدنظر قرار دهند. و نیز برای افزایش بهره‌وری تجارتي نیز بایستی اقداماتی صورت گیرد. این عوامل ممکن است برخی خسارات را از لحاظ اقتصادی به بار آورد، که نیازمند مدیریت ریسک و روش‌های ارزیابی است. در نهایت، نقش وسایل تأمین جبران خسارت در مباحث حقوق دریایی از جمله و بویژه تصادم کشتی‌ها بسیار قابل توجه است. این وسایل در دو چهره پوشش شرکت‌ها و مؤسسات بیمه دریایی و پوشش انجمن‌های حمایت و جبران خسارت ظاهر می‌شوند. فعالیت تجاری بیمه‌گری در معنای خاص، از طریق شرکت‌های بیمه محقق می‌شود. بطور کلی بیمه دریایی دربردارنده بیمه کشتی (بدنه و ماشین‌آلات) بیمه کالا، بیمه کرایه حمل و بیمه مسوولیت مدنی ناشی از تصادم است. بیمه کشتی طبع دوگانه دارد.



پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی  
رتال جامع علوم انسانی



## منابع و ماخذ

۱. حسین سیمایی صراف، and میثم \*یاری\* "تعهدات و مسئولیت‌های متصدی حمل و نقل دریایی در کنوانسیون روتردام؛ مطالعه تطبیقی با قانون دریایی ایران، کنوانسیون‌های بروکسل و هامبورگ"
۲. جهانگرد، اسفندیار، etal "اندازه‌گیری و تحلیل بهره‌وری کل عوامل تولید شرکت‌های حمل و نقل دریایی ایران." سیاست‌گذاری پیشرفت اقتصادی ۱
۳. خلعتبری، etal "تحلیل مفاهیم آلودگی و خسارت در حقوق بین‌الملل محیط‌زیست." فصلنامه علوم و تکنولوژی محیط‌زیست
۴. مالکی زاده کامبیز. "فرصت‌های سرمایه‌گذاری در توسعه بیمه قراردادهای حمل و نقل دریایی بنادر، با توجه به نقش رقابت منطقه‌ای و فرا منطقه‌ای"

