

ترابری چند نوعی و نارسائی قانون داخلی

مقدمه

۱- ترابری در یک منطقه جغرافیائی، همچون شریانهای حیاتی آن منطقه می باشد. هر نوع اهمال و قصور یا عنایت و حمایت از آن متضمن اثراتی سریع و صریح در سطوح فرهنگی، اقتصادی و اجتماعی آن منطقه می باشد، عرضه خدمات جابجائی کالا، تبادل نیروی کار و تولید را تسهیل و تسریع کرده، سرمایه گذاریهای عمرانی و صنعتی را افزایش داده و آهنگ رشد را پرشتاب می نماید.

۲- کشورهای عقب نگه داشته شده طی چند ده گذشته بویژه دهه ۱۹۸۰ که سالهای سختی از نظر اقتصادی برای آنها به شمار می رود، در جهت رهائی از فقر اقتصادی - اجتماعی که بدان مبتلا می باشند، از یک طرف هم خود را در این بخش اقتصادی به منظور کاهش قیمت تمام شده کالا بکار گرفته اند و از طرف دیگر قوانین غیر عادلانه حاکم بر این نوع روابط را که عمدتاً "توسط جوامع صنعتی و در غیاب این کشورها تهیه، اجرا و همچنان بر آنها تحمل می گردد، افشاء نموده اند.

کشورهای مزبور طی نفازنسهای توسعه و تجارت سازمان ملل متحد (اونکتاد) بویژه در
حین تدوین مقررات حاکم بر ترابری چندنوعی (کنوانسیون ۲۴ مه ۱۹۸۰ ژنو)، تعدیل
مسئولیتها و خطرات حمل کالابین حمل و نقل کننده و صاحبان کالا را گامی در تحقق
بخشیدن به خواسته حمل و نقل کننده و صاحبان کالا را گامی در تحقق بخشیدن به
خواسته همیشگی خود، که همانا استقرار یک (ناظم نوین بین المللی اقتصادی، می باشد،
دانسته و تاکید فراوان بر آن داشته و دارند.

در نوشتار حاضر با بررسی اجمالی از ترابری چند نوعی که در حال حاضر رایج ترین نوع
ترابری بین المللی و همین طور از نظر حقوقی مشکل زاترین نوع حمل و نقل به شمار می
رود. نگارنده سعی در شناساندن آن و خسارت ارزی ناشی از سهل انگاریها در این زمینه را
دارد.

۳- چنانچه کرده خاکی عاری از اقیانوس های پهناور، رشته کوههای بلند و رودخانه های
طویل بوده و آدمی طمع جابجائی کالا از نقطه ای به نقطه دیگر از این کره خاکی را
نداشت، در آن صورت اکتفاء کردن به یک نوع وسیله حمل و نقل ممکن می نمود. ولی
امروزه با وجه به پیشرفت جوامع و رون روبه افزایش مبادلات تجاری، انتقال سریع
و مطمئن کالاهای پر حجم و سنگین از محلی به محل دور دست دیگر ضروری می نماید.

عاملین و متصدیان حمل و نقل ، در جابجائی کالا از نقطه ای به نقطه دیگر، به منظور فائق آمدن بر موانع طبیعی متوسل به انواع مختلف وسایل حمل و نقل شده اند که امروزه اصطلاحاً "آن را (ترابری چند نوعی) یا (مختلط) یا مرکب (می نامند.

۴- با توسعه نکتولوژی و ابداع وسایل مناسب برای حمل و جابجائی سریع کالا همچون کانتینر، کشتیهای تماماً " کانتینریزه شده ، هواپیمایهای غول پیکر کارگو (ograc)، این نوع حمل و نقل متداول گردیده است. گرچه حمل و نقل چندنوعی در قرن نوزدهم نیز به گونه ای معمول بوده است ، حمل و نقل به عنوان یک شیوه جدید جابجائی کالا مورد پذیرش عمم قرار گیرد. مسلماً " ترابری چند نوعی نتیجه و تکریبی از انواع مختلف ترابری می باشد، ولی به لحاظ ویژگیهای خاص خود که متمایز از صفات ویژه هر یک از انواع ترکیب دهنده اش می باشد، مورد توجه خاص حقوقدانان قرار گرفته است ، تصدی امور ترابری چند نوعی به انضمام خدمات مربوط به آن برای کشورها منبع درآمد ارزی تولید کار محسوب می شود. این عملیات مستلزم خدمات گوناگونی از جمله خدمات واسطه ای ، نمایندگی ، بارگیری ، انبارداری ، بیمه ، امور گمرکی و غیره می باشد، به همین علت کشورهای عقب نگاهداشته شده به هنگام تدوین کنوانسیون ژنو ۲۳ مه ۱۹۸۰ در مورد ترابری چندنوعی ، در اعطای حق تدوین مقرراتی که به موجب آن دولتها مجاز به کنترل و اداره این نوع عملیات در محدوده مرزهای خود باشند، پافشاری می نمودند.

۵- مزیت‌های ترابری چند نوعی نسبت به سایر صور ترابری تک نوعی، در کیفیت بهتر خدمات، مصونیت کالا در مقابل حوادث، فقدان و کسری کالا، صرفه جویی در انرژی و صرفه جوی در وسایل لازم جهت جابجائی کالا می باشد. طی چند ده اخیر این نوع ترابری مراحل آزمایشی خود را با موفقیت به پایان رساندیه است. امروزه دیگر سخن از اقتصادی بودن آن نیست بلکه بح در مورد یافتن سیستم حقوقی و تدوین و تنظیم مقرراتی منطبق با این نوع عملیات است.

۶- طی سالهای اخیر با وجود پیشرفتهای تکنیکی گوناگون در زمینه ترابری، مع الوصف قوانین حاکم بر آن، انعطاف لازم جهت تطبیق با شرایط موجود را پیدا ننموده اند. آنچه مسلم است، این است که قواعد حقوقی غالباً "از پس ابداعات و اختراعات جهت بکار گیری صحیح آنها شکل می گیرند لیکن نباید از نظر دور داشت که تطویل زمانی حد فاصل بین ابتکارات و تدوین مقررات اگر مانعی برای پیشرفت و روند طبیعی جامعه محسوب نگردد، قطعاً" موجب وارد شدن صدماتی به آن جریان خواهد بود.

۷- ترابری بین المللی کالا به صورت مرکب، مستلزم عبور کالا از کشورهای متعدد است که هر یک دارای سیستم حقوقی ویژه ای می باشند. همچنین اجرای این نوع عملیات

مستلزم دخالت حمل و نقل کننده های متفاوت و واسطه های گوناگون می باشد. ماهیت حقوقی و میزان مسیولیت هر یک از واسطه ها از کشوری به کشور دیگر متفاوت است ، سیستم حقوقی حاکم بر هر نوع ترابری نه تنها متفاوت از دیگر انواع ترابری است بلکه از کشوری به کشور دیگر نیز متغیر می باشد

عاملین حمل و نقل با اقدام به عملیات چند نوعی و با هدف فایق آمدن بر فواصل مکانی وزمانی ، خود را در مقابل این همه تضاد قانونی ظاهراً " لاینحل ، بدون مامن یافته اند. مسائل مطروحه در این زمینه متنوع است. در صورت فقدان یا کمبود و یا تاخیر در رسیدن کالا به مقصد چه شخصی مسئول و جوابگو می باشد؟ بین حمل و نقل کننده های مختلف و واسطه های گوناگون دخیل در عملیات ، کدامیک مسئولیت را به عهده دارند؟

آثا برای یافتن مسئول واقعی ، دریافت کنند هکالا باید به تک تک حمل و نقل کننده ها و همینطور به هر یک از واسطه ها مراجعه نماید تا نهایتاً " مسبب واقعی ورود خسارت مشخص گردد؟ مسلماً " چنین روشی در این مورد با توجه به پیچیدگی عملیات ، منطقی و عملی به نظر نمی رسد. عملاً " کثرت پرونده های موجود در این زمینه نیز چه در داخل و چه در خارج از کشور نمایانگر اهمیت مطلب است

۸- علیرغم اینکه در حال حاضر غالب عملیات جابجائی کالا به صورت چند نوعی (مرکب) صورت می گیرد و نیز با توجه به اینکه این نوع عملیات ماهیتاً "بین المللی می باشد، لیکن متاسفانه تاکنون هیچ نوع قانون و یا کنوانسیون بین المللی که ناظر بر این رشته عملیات باشد، به مرحله اجزا در نیامده است. قضات و حقوقدانان با ذهنیتی که از قوانین داخلی خود دارند، در برخورد با مسایل حقوقی ناشی از ترابری چند نوعی، برداشتهائی متفاوت و غالباً "بر خلاف مفهوم کلی که از این نوع حمل و نقل استنباط می شود، داشته اند.

به استثناء کنوانسیون ۲۴ مه ۱۹۸۰ ژنو در مورد ترابری چندنوعی که تا به حال به مرحله اجرا در نیامده، در دیگر کنوانسیونهای بین المللی حمل و نقل تک نوعی و همین طور در قوانین داخلی ما تعریف دقیق و جامعی از ترابری چندنوعی (مرکب) به چشم نمی خورد، گرچه علمای حقوق تعاریف گوناگونی از آن ارائه داده اند.

۹- ترابری چند نوعی (مرکب) عبارت است از جابجائی کالا از نقطه ای واقع در یک کشور به نقطه ای واقع در کشوری دیگر که به وسیله حداقل دو نوع وسیله حمل و نقل که سیستم حقوقی حاکم بر آنها متفاوت می باشد (مثال: کامیون و کشتی)، تحت مسئولیت شخص واحد که متصدی یا عامل ترابری چند نوعی خطاب می گردد، صورت گیرد. به

عبارت دیگر م تصدی یا عامل ترابری چند نوعی (مرکب) کالا از فرستنده تحویل گرفته
و به دریافت کننده تسلیم می نماید.

مدارک ترابری چند نوعی عبارت از یک بارنامه مستقیم است که کلیه عملیات را از نقطه
آغاز (زمان به عهده گرفتن کالا توسط عامل) تا نقطه پایان (لحظه تحویل کالا به دریافت
کننده) تحت پوشش خود قرار می دهد.

مسلماناً" ترابری چند نوعی علاوه بر جنبه بین المللی دارای جنبه داخلی نیز می باشد که
هدر اینجا نوع بین المللی آن مدنظر ما است

۱۰- به منظور شناخت بهتر مسایل و مشکلات مختلف موضوع ، نمونه ای از بین
دهها پرونده مطروحه در رابطه با ترابری چند نوعی برگزیده شده که بدو آن را مطرح
می نمائیم .

شرح واقعه :

وارد کننده ایرانی بر اساس قرارداد خرید و فروش (F&C) مقداری کالا از فروشنده اسپانیائی خریداری می نماید. فروشنده اسپانیائی جهت حمل و ارسال کالا به نماینده خود (فورواردر) (FgnidrawroA tneg که اختصار آن را آژانس A می نامیم) مراجعه می

نماید آژانسی A با شرکت حمل و نقل انگلیسی مقیم در اسپانیا (شرکت حمل و نقل E) قرار دادی منعقد می نماید که طبق آن، شرکت مزبور متعهد می شود محموله را در قبال هزینه معینی به وسیله کاموین و کشتی و از طریق ترکیه، از مبدأ (اسپانیا) به مقصد (تهران) حمل نماید. شرکت حمل و نقل E با صدور بارنامه مرکب (lib fo gnidal hguorhT) بندر مبدأ را بارسلون، بندر تخلیه را هوپا (در ترکیه) و مقصد را تهران قید می نماید.

پس از گذشت پنج ماه از تاریخ مقرر برای تحویل، و عدم دریافت کالا توسط وارد کننده تماسهای مکرری با آژانس A و شرکت حمل و نقل E و همچنین فروشنده اسپانیائی برقرار می شود. به دنبال اقامات انجام شده مشخص می گردد که شرکت حمل و نقل E یک شرکت حمل و نقل جاده ای ترک را (که اختصاراً "شرکت حمل و نقل T می نامیم) عهده دار حمل کالا از بندر هوپا تا تهران نموده است. لیکن به علت اختلافات مالی که بین در شرکت در جریان بوده، شرکت حمل و نقل T کالای وارد کننده ایرانی را به ضبط خود در آورده است.

بالاخره پس از انجام یک سلسله اقدامات از کالا رفع توقیف به عمل می آید. در این حین شرکت حمل و نقل T اعلام ورشکستگی می نماید خریدار ایرانی با اعزام نماینده به کشور ترکیه موفق می شود پس از پرداخت رقمی بالغ بر یک صد و پنجاه هزار دلار بابت هزینه انبار داری و هزینه مجدد حمل و دیگر هزینه ها، توسط حمل و نقل کننده دیگری کالا را پس از دو سال تاخیر به تهران حمل نماید. اسناد و مدارک موجود در پرونده حاکی از این است که شرکت حمل و نقل E هزینه حمل کالا از بارسلون تا تهران را دریافت نموده ولی شرکت حمل و نقل T مدعی است که زینه حمل از هوپا تا تهران به وی پرداخت نشده است.

سوالی که برای وارد کننده ایرانی مطرح بوده و همچنان باقی است عبارت از اینکه مسئول خسارت وارده و همچنین عدم النفع تاخیر وصول کالا کیست؟ فروشنده اسپانیایی؟ یا آژانس A؟ یا شرکت حمل و نقل E؟ و یا شرکت حمل و نقل T؟ کدامیک؟! وارد کننده ایرانی باید علیه کدام یک از اشخاص نامبرده اقامه دعوی نماید؟ چگونه و براساس چه قانونی؟ دادگاه صالح برای رسیدگی کدام است؟ در تکمیل مطالب آغاز شده همواره سعی خواهد شد پاسخ مقتضی جهت سئزالات مطروحه داده شود، لیکن بد نیست قبل از پیگیری بحث آخرین اقدام و اظهار وارد کننده ایرانی را عیناً" در این پرونده به

اتفاق بخوانیم : (پس از ارجاع پرونده به وکلای ایرانی ، اسپانیائی ، فرانسوی ، انگلیسی و گذشت متجاوز از دو سال صرف وقت و هزینه ، مجدداً" به نقطه اولیه بازگشته ایم چه شخصی مسئول خسارات وارده می باشد؟)

۱۱- ترابری چند نوعی از جهات عدیده و از دیدگاههای مختلف قابل بحث و بررسی می باشد، لیکن نگارنده در این نوشته اهم مسائل اینگونه جابجائی کالا را در دو گفتار مورد بررسی اجمالی قرار می دهد. مسلماً" در این بررسی مختصر همواره سعی بر طرح و نقد پرونده مزبور و شکافتن مسائل حقوقی ناشی از آن خواهد بود.

گفتار نخست : عامل ترابری چند نوعی :

الف - کمیسیونر ترابری در حقوق فرانسه

ب - متصدی حمل و نقل در حقوق ایران

گفتار دوم : بارنامه ترابری چند نوعی :

الف - ماهیت تجاری بارنامه ترابری چند نوعی

ب - ماهیت حقوقی بارنامه ترابری چند نوعی

گفتار نخست : عامل ترابری چند نوعی

۱۲- اشخاص شرک کننده در عملیات ترابری چند نوعی اعم از حمل و نقل کننده و واسطه های ترابری هر یک به طریقی سعی در مخفی نگه داشتن چهره واقعی خود به منظور فرار از مسئولیتهای ناشی از چنین عملیاتی را دارند، لذا دادگاهها عمدتاً با مشکل تعریف عامل ترابری چند نوعی مواجه بوده و می باشند.

۱۳- گفتنی است که هر شخصی اعم از حقیقی و حقوقی با در نظر گرفتن محدودیتهای قانونی در این زمینه ، می تواند به عنوان عامل ترابری چند نوعی ، قرارداد حمل و نقل چند نوعی منعقد نماید، به شرط آنکه بارنامه ترابری چند نوعی صادر کرده و مسئولیتهای ناشی از صدور چنین بارنامه ای را عهده دار گردد. چنین است که حمل و نقل کننده های زمینی

، دریائی ، هوائی ، ترانزیترها، کمیسیونرها از زمینه فعالیتها یستی خود پا فراتر نهاده و خدمات سرتاسری ارائه می دهند. امروزه دیگر کمپانی ترابری دریائی به حمل از بند تا بندرسنده نکرده ، بلکه مبادرت به ارائه خدمات از مبداء تا مقصد م نماید. گرچه به واسطه خلاء قانونی موجود در این زمینه ، کمپانیها با توسل به شروط خاص ، در صورت بروز خسارت در مسیری به جز مسیر دریائی ، از خود رفع مسئولیت می کنند.

کمپانیهای حمل و نقل صرف نظر از نوع ترابری که عملاً" بدان اشتغال دارند، دامنه عملیات خود را گسترش داده اند. حتی اگر مجبور به استفاده از نوع دیگری از ترابری بشوند که عرفاً" رقیب محسوب می گردد. وانگهی با تشدید بحران اقتصادی ، کمپانیهای حمل و نقل سعی دارند که از این طریق سهم خود را در بازار حمل ، محفوظ نگه دارند.

۱۴- وظیفه عامل ترابری چند نوعی عبارت است از سازماندهی حمل و به مقصد رسانیدن کالا ، نامبرده به عنوان طراح عملیات چندنوعی مسیر مناسب و حمل و نقل کننده مسطمن را انتخاب و عملیات را از ابتدا تا انتها کنترل و مراقبت می کند و چنانچه شخصاً" نتواند عملیات را اداره نماید توسط نمایندگان خود تداوم اجرای حمل کالا را ممکن می سازد. عامل ترابری چند نوعی تنها مخاطب مشتری بوده و تنها فردی است که مسئولیت جابجائی کالا از مبداء تا مقصد به عهده دارد.

مشرتی به عنوان یک طرف قرارداد حمل و نقل نسبت به اینکه کالا از چه مسیری عبور می کند، بسته بندی توسط کدام کمپانی صورت می گیرد، شرکت بیمه گر کالا چه نوع شکرتهی است و یا تشریفات گمرکی به چه صورتی انجام می گردد، بی تفاوت است و از عامل ترابری چند نوعی انتظار دارد کالا را سالم و بدون تاخیر به مقصد برساند.

عامل ترابری چند نوعی یکی از انواع واسطه های حمل و نقل به شمار می رود که مسئولیت جابجائی کالا را از مبداء تا مقصد به عهده دارد. نامبرده از طریق برنامه ریزی و سازماندهی و انعقاد قرارداد های جداگانه به نام خود و با حمل و نقل کننده های دیگر، حمل کالا را تا مقصد عملی می سازد.

۱۵- شایان ذکر است که در میان کشورهای اروپائی تنها در حقوق فرانسه واسطه ترابری وجود دارد که با عامل ترابری چندنوعی وجوه اشتراک فراوانی دارد. این تاسیس حقوقی ، کمیسیون ترابری نامیده می شود که ذیلاً" به بررسی و مقایسه آن با عامل ترابری چندنوعی می پردازیم .

الف - کمیسیونر ترابری در حقوق فرانسه

۱۶- مطابق ماده ۹۴ قانون تجارت فرانسه و همچنین مطابق آراء صادره از دیوان عالی این

کشور، کمیسیونر ترابری شخصی است که به نام خود و به حساب امر معاملاتی را انجام

می دهد. به عبارت دیگر کمیسیونر ترابری واسطه ای است که در مقابل فرستنده،

جابجائی کالا را از مبداء تا مقصد عهده دار بوده و حق انتخاب مسیر حمل و همچنین حق

انتخاب حمل و نقل کننده های ثانوی را دارا می باشد. دقیقاً " همین نکته یعنی حق انتخاب

است که کمیسیونر ترابری را از ترانزیتور و وکیل متمایز می نماید. کمیسیونر ترابری به

واسطه نداشتن حق انتخاب مسیر و حمل و نقل کننده ها، در مقایسه با ترانزیتور و نماینده که

از امتیاز مزبور محروم می باشند، دارای مسؤلیت بیشتری نسبت به دیگر واسطه های ترابری

است کمیسیونر ترابری نه تنها مسؤل اعمال خود بلکه مسؤل اعمال افرادی است که

جهت حمل کالا بدانها مراجعه می نماید. البته تحقق این مسؤلیت در صورتی است که

مسؤلته حمل و نقل کننده های ثانوی محرز باشد، لذا چنانچه حمل و نقل کننده از

مسؤلته بری شود، کمیسیونر نیز از مسؤلته بری خواهد بود.

۱۷- دیوان تمیر فرانسه برای کمیسیونر ترابری یک نوع تکلیف مشاوره و مراقبت قابل

است. به همین کمیسیونر ترابری که در تهیه اطلاعات درخصوص کشور وارد کننده

کالا (از جهت اینکه ورود کالا در آن کشور مجاز یا ممنوع می باشد) قصور نموده ، مسیول قلمداد شده است. همچنین کمیسیونر ترابری که در وضعیت مالی حمل و نقل کننده ثانوی بررسی و دقت لازم را ننموده ، مسؤل تلقی گردیده است

۱۸- مطابق ماده ۹۵ قانون تجارت فرانسه کمیسیونر ترابری جهت وصول هزینه های جابجائی کالا حق ضبط و توقیف کالا را دارا می باشد، اعم از اینکه طلب ، مربوط به کالای توقف شده باشد یا خیر ، لذا کمیسیونر ترابری مجاز است برای وصول طلبهای معوقه خود کالای مورد حمل مدیون را به هر قیم و نوعی که باشد، توقیف نماید.

۱۹- از نظر میزان مسؤلیت ، آنچه کمیسیونر ترابری را از ترانزیتور و نماینده متمایز می نماید، تعهد به نتیجه کمیسیونر حمل و نقل ، در قبال مشتری است .

ترانزیتور در قبال مشتری تعهد به وسیله (فعل) دارد و مسؤل به نتیجه رسانیدن عمل نمی باشد. ترانزیتور تنها، مسؤل اعمال خود بوده و در مورد اعمال حمل و نقل کننده هائی که جهت حمل کالا بدانها مراجعه می نماید، مسؤلیتی ندارد. مدت مرور زمان در دعاوی علیه ترانزیتور ۱۰ سال است. در صورتی که مدت مرور زمان دعاوی علیه کمیسیونر ترابری

یک سال است. برخلاف کمیسیونر، ترانزیترا از حق ضبط کالا برخوردار نمی باشد.

بنابراین ازدیدگاه حقوقی اختلاف اساسی بین ترانزیترا و کمیسیونر ترابری وجود دارد.

۲۰- در حقوق فرانسه همواره سعی بر تفکیک و تمیز بین قرارداد حمل و نقل و قرارداد

کمیسیونری ترابری می باشد. در صورتی که بانگرشی به آراء صادره در سایر کشورها

مشخص می گردد که در بسیاری از موارد واسطه های حمل و نقل به عنوان حمل و نقل

کننده در نظر گرفته شده اند. مسلماً "فقدانتعاریف ومقرراتی جامع در مورد واسطه های

حمل و نقل در این کشورها علت اصلی این ابهام است .

۲۱- با توضیحاتی که در مورد عامل ترابری چند نوعی و کمیسیونر ترابری ارائه گردید،

مشخص می شود که عامل ترابری چند نوعی و کمیسیونر ترابری دارای وظایف

مسئولیت های مشابهی می باشند، گرچه از جهاتی نیز متفاوت هستند. از جمله اینکه قرارداد

ترابری چند نوعی ، قراردادی است ماهیتاً " بین المللی و اعتبار آن را باید در اصل آزادی

اراده جستجو نمود، در صورتی که قرارداد کمیسیونری ترابری متکی به قانون داخلی می

باشد. عامل ترابری چند نوعی درای مسئولیتی ضعیف تر از آنچه کمیسیونر ترابری

متحمل می گردد. می باشد لیکن نباید از نظر دور داشت که عامل ترابری چند نوعی دارای

مسئولیتی بمراتب سنگین تر از سایر واسطه های ترابری از جمله فورواردر و ترانزیتور می باشد.

۲۲- عامل ترابری چند نوعی توسط طرحهای مختلفی که در مورد ترابری چند نوعی تهیه گردیده ، تعریف شده است. بعنوان مثال قاعده ۲، بند(ب) و ماده ۵ قواعد متحدالشکل اطاق تجارت بین المللی مندرج در نشریه ۲۹۸ مقرر می دارد. عامل ترابری چند نوعی شخصی است که سند حمل چند نوعی صادر می کند. با صدور سند حمل چند نوعی ، عامل ترابری چند نوعی :

الف : متعهد می شود کلیه خدمات لازم برای چنین حملی را از زمان در اختیار گرفتن کالا تا زمان تحویل آن انجام دهد و یابه نام خود ترتیب حمل کالا را فراهم نماید و مسئولیت حمل و خدمات مربوطه را تا حدود تعیین شده در این مقررات بپذیرد.

ب - مسئولیتی فعل و ترک فعل نمایندگان و خدمه مذکور در حدود شغل خودشان عمل کرده باشند، درست مانند اینکه فعل و ترک فعل از طرف شخص او سر زده باشد.

ج: مسیولیت فعل و ترک فعل اشخاص دیگری را که از خدمات آنها برای انجام قرارداد به استناد سند ترابری چند نوعی استفاده می کند، بذپرد.

د- متعهد می شود کلیه اقدامات لازم را برای اطمینان از تحویل کالا انجام دهد و یا ترتیب انجام آن را فراهم نماید.

ه - مسیولیت فقدان یا خسارت وارده بر کالا از زمان در اختیار گرفتن تا زمان تحویل آن را تا حدود تعیین شده در این مقررات بر عهده می گیرد و متعهد می شود که غرامت فقدان یا خسارت وارده به کالا را به نحوی که در این مقررات تعیین شده است، پردازد.

کنوانسیون ۲۴ مه ۱۹۸۰ ژنو در ماده ۱ بند ۲، عامل ترابری چند نوعی را چنین تعریف می نماید:

(عامل ترابری چند نوعی شخصی است که به نام خودمبادرت به انعقاد قرارداد ترابری چند نوعی می نماید، نه به عنوان نماینده یا وکیل گیرنده کالا و یا نماینده و وکیل حمل و نقل کننده هائی که در عملیات حمل شرکت می کنند. او مسیولیت اجرای قرارداد را بر عهده دارد.)

۲۳- با توجه به آنچه در خصوص عامل ترابری چند نوعی در حقوق بین الملل و حقوق فرانسه گفته شد، شایسته است که در حقوق ایران نیز، حسب مقررات تجاری موضوع مورد بررسی قرار گیرد. لذا مطالعه و نگرشی به (متصدی حمل نقل) خالی از فایده نخواهد بود.

ب - متصدی حمل و نقل در حقوق ایران

مواد قانون تجارت در باب هشتم، مبحث قرارداد حمل و نقل از ماده ۲۷۷ الی ۳۹۴ به موضوع حمل نقل اختصاص یافته است که ماده ۳۷۷ آن مقرر می دارد: متصدی حمل و نقل کسی است که در مقابل اجرت، حمل اشیاء را به عهده می گیرد.

تعریف مزبور می توانست به مراتب دقیق تر و جامع تر و با توجه به نیازها و شرایط جامعه کنونی حمل و نقل تنظیم گردد و مختصر بودن تعریف متصدی حمل و نقل در قانون تجارت موجب بروز ابهاماتی در خصوص شمول مواد قانونی مربوطه گردیده که آن هم منجر به اظهار نظرهای گوناگون از طرف صاحب نظران حقوقی شده است.

۲۴- با توجه به تعاریف قانونی داده شده در موافقتنامه های بین المللی از متصدی حمل و نقل و توضیحات برخی از حقوقدانان شاید این طور استنباط شود ه متصدی حمل و نقل کسی جز حمل و نقل کننده نمی باشد، لیکن با توجه به ماده ۳۸۸ ق ۰ ت که مقرر می دارد: (متصدی حمل و نقل مسئول حوادث و تقصیراتی است که در مدت حمل و نقل وقاع شده است ، اعم از اینکه خود مباشرت به حمل نقل کرده ویا حمل و نقل کننده دیگری را مامور کرده باشد بدیهی است که در صورت اخیر حق رجوع او با متصدی حمل و نقلی که از جانب او مامور شده محفوظ است) به نظر می آید که اصطلاح مزبور عامل ترابری چند نوعی را نیز شامل می گردد.

۲۵- تصدی به حمل و نقل یعنی عهده دار شدن امر حمل و نقل یا مبادرت ورزیدن به عملیات حمل و نقل که تحقق این عمل تجاری از طرفی مستلزم تکرار و تخصیصی و از طرف دیگر غالباً "مستلزم ایجاد یک بنگاه و یا موسسه حمل و نقل می باشد گرچه متصدی می تواند شخص حقیقی یا حقوقی باشد.

۲۶- متصدی حمل و نقل در رابطه با کرایه و هزینه حمل حق حبس و فروش مال التجاره را دارد. متصدی حمل و نقل کالا را طبق تشخیص خود با وسیله نقلیه ای که مناسب می

داند، حمل می نماید او در انتخاب مسیر و تعیین وسیله نقلیه تابع اراده خود و دارای استقلال است .

۲۷- مطابق ماده ۳۸۶ به بعد قانون تجارت متصدی حمل و نقل مسئولیت انتقال کالا را از مبداء تا مقصد بر عهده دارد. او متعهد است که کالا را همان طروی که پذیرفته است ، در مقصد تحویل دهد. نامبرده مسئول خسارات ناشی از قصور یا عدم مراقبت و بی دقتی در انجام وظایفی است که بعهدہ او گگذارده شده است ، به استثنای موارد خاص که ان هم منوط به اثبات می باشد.

متصدی حمل و نقل موظف به رعایت مواظبت و مراقبتهای لازم در طی مدت مقرر از کالای مورد حمل در حد مواظبت هائی که یک پدر خوب در خانواده خود اعمال می نماید. می باشد. در صورت عدم اثبات تقصیر متصدی حمل و نقل نامبرده کماکان مسئول خسارات ناشی از عدم انجام تعهد خویش می باشد. حسب ماده ۳۸۸ ق ۰ ت. مسئولیت متصدی حمل و نقل نسبت به اعمال خود و همچنین کارکنان و عمال خود واضح و روشن است لیکن در مواردی که حمل کالا در بخشی از مسیر و یا تمام مسیر توسط متصدی دیگری صورت گیرد، چنانچه خسارتی رخ دهد، متصدی اولیه مسئول خسارات حاصله قلمداد شده است ، گرچه زیان وارده مربوط به عمل شخص دیگری باشد. البته بعضی از

حقوقدانان عمل مستدی اولیه را حق العملکاری و به تبعیت از حقوق فرانسه او رادر واقع کمیسیونر حمل ونقل تشخیص داده و در مقابل ارسال کننده کالا مسئول معرفی نموده اند.

۲۸- بدین ترتیب مشاهده می شود که گرچه متصدی حمل ونقل کیه خصوصیات عامل ترابری چندنوعی و یا کمیسیونر ترابری چند نوعی در حقوق فرانسه را حائز نم باشد، لیکن با فقدان تاسیس حقوقی مشابه و عمومیت داشتن واژه مزبور عامل ترابری چند نوعی را نیز شامل می گردد.

رویه قضائی نیز در همین راستا و قاطع است: دادگاهها موسسات حمل و نقلی که کالا را جهت حمل قبول نموده اند، مسئول حاصله، گرچه عمل شخصی دیگر باشد، می دانند این رویه منطقی و منطبق بامفهوم و ترسیم کلی که از عامل ترابری چند نوعی به عمل آمد، می باشد.

۲۹- تداوم و اعمال رویه موجود در ترابری چند نوعی داخلی از طرفی مانع می شود که موسسات حمل و نقلی که مبادرت به عملیات چند نوعی داخلی می نمایند، از مسئولیت خود شانه خالی نمایند و از طرف دیگر مانع به وجود آمدن تشتت آراء و تضاد برداشتها از مفهوم واسه هیا ترابری به صورتی که امروزه در اغلب کشورهای اروپائی وجود دارد. می

گردد. لیکن اجرای آن در زمینه ترابری چند نوعی بین المللی به دور از اشکال نیست. مسلماً^۱ زمانی که نقاط مبدا و مقصد کالا در داخل کشور قرار داشته باشد، قرارداد حمل و نقل تابع قوانین و عرف داخلی می باشد، لیکن در صورتی که یکی از نقاط مذکور در خارج از کشور قرار داشته باشد، تنها قانون تجارت و ضوابط مقررات داخلی کافی نبوده و بایستی در آن صورت به مقررات بین المللی و قوانین سایر کشورها نیز توجه شود. موسسات حمل و نقل داخلی که مایل به انجام خدمات چند نوعی بین المللی دارند، به دلیل خلاقانونی و فقدان تاسیس حقوقی عامل ترابری چند نوعی، به تقلید از برنامه های صادره از طرف شرکتهای حمل نق لخراجی، تحت عناوین واصطلاحات واسطه های ترابری که در کشورهای اروپائی معمول می باشد، مبادرت به عملیات حمل چند نوعی می نمایند. غالباً^۲ این نوع شرکتهای تحت عنوان، فورواردر، عمل می کنند. بدون توجه به اینکه چنین تاسیس در حقوق ایران وجود ندارد. ضمناً^۳ به نظر نمی رسد که محققین هم در تعیین معادل بومی این واسطه ترابری گامی فراتر از یافتن معادل لغوی آن یعنی (غرابر) برداشته باشند.

بدین منوال شرکتهای ترابری بومی به منظور فرار از مسئولیتی که ماده ۳۸۸ قانون تجارت مقرر داشته است، راه گریزی را پیدا نموده اند که اعمال آن توسط این نوع موسسات عمومیت یافته است. تشدید تقلبات تجدید اعمال کارها، تکرار روشهای گریز از مسئولیت

از جانب موسسات حمل و نقل ، اخیراً " قانونگذار ایرانی را به چاره اندیشی در این زمینه واداشت است ، لیکن قانونگذار ظاهراً " در مان را در تعیین مجازات کیفری برای عاملین متخلف بر امر حمل و نقل یافته است .

۳۰- حال پس از مروری بر وظایف و مسئولیت عامل ترابری چند نوعی ، بینیم در پرونده مطروحه چه شخصی مسئولیت حمل کالا را تا مقصد (یعنی تهران) ، عهده دار بوده و رفع خسارات وارده بر ذمه چه شخصی می باشد. مسلماً " با توجه به آنچه که ذکر گردید، مسئولیت متوجه شخصی جز شرکت حمل و نقل (E) نمی باشد. زیرا شرکت مزبور با دریافت هزینه حمل و نقل تا مقصد و طراحی و سازماندهی حمل کالا از مبداء تا مقصد مبادرت به عملیات ترابری چند نوعی نموده و عامل ترابری چند نوعی محسوب می گردد. گرچه شرکت مزبور طبق رویه ای غیر منصفانه ، ولی معمول از ناحیه شرکتهای حمل و نقل دریائی ، با گنجاندن شرطی در ظهر بارنامه که آن هم با کلماتی بسیار ریز و ناخوانا قید گردیده ، عدم مسئولیت خود را در صورت بروز خسارات در محلی خارج از محدوده مسیر دریائی درج نموده است

۳۱- قابل ذکر است که مطابق برخی از آراء صادره توسط دادگاه های فرانسه ، حمل و نقل کننده ای که حمل کالا را از مبداء تا مقصد طراحی و سازماندهی می نماید، همواره

کمیسیونر ترابری نامیده می شود. همچنین با صدور بارنامه ترابری چند نوعی ، صادر کننده عنوان کمیسیونر ترابری را حائز می گردد.

گفتار دوم : بارنامه ترابری چند نوعی

۳۲- بارنامه به منزله ستون فقرات عملیات تجاری ترابری و یکی از مهمترین اسناد در تجارت بین المللی به شمار می رود. بارنامه برای خریدار و بانکهای گشایش کننده اعتبارات اسنادی اهمیت اساسی داشته و موارد استفاده آن تنها به موضوع حمل و نقل محدود نمی گردد، به همین دلیل باید دارای مشخصاتی باشد تا بتواند مورد استناد افراد ذینفع قرار گیرد.

۲۳- بارنامه به عنوان رسید تحویل کالا عامل ترابری چندنوعی باید حاوی ویژگیها و مشخصات کامل کالا باشد. بارنامه در ترابری چند نوعی موجب تسهیل در امور اداری می شود سندی است که در ابتدای حمل کالا توسط عامل ترابری چندنوعی صادر شده و دارای کلیه مزایای مترتب بر مدارک ترابری سنتی می باشد. این سند در عملیات چند

نوعی جایگزین یک سری مدارک صادره توسط کمپانیهای مختلف از جمله بارنامه دریائی، هوائی و برگه ارسال کالا می شود.

۳۴- استفاده مستمر طی سالیان متمادی از بارنامه و بویژه بارنامه دریائی، منتهی به شناسائی آن به عنوان سند حاوی شرایط و تعهدات طرفین قرارداد و همچنین سند مالکیت کالا گردیده است. گنجاندن شرایط گوناگون در بارنامه به منظور فرار از مسئولیت در صورت ورود خسارت به کالا حتی با وجود تقصیر و بی مبالاتی حمل و نقل لکننده، موجب گردید که عده ای قرارداد مزبور را قرارداد عادی از تعهد نامند. شایان ذکر است که حتی بعضی از صاحب نظران حقوقی، اصل آزادی اراده را به معنای واقعی آن در مورد قرارداد ترابری که معمولاً توسط کمپانیها به صورت فرم چاپی که با شرایطی از قبل تهیه و تنظیم شده و به مشتری پیشنهاد می گردد حاکم نمی دانند. این افراد معتقدند که آزادی و حق انتخاب مشتری در حد قبول بارنامه با کلیه شرایط مندرجه و یارد آن محدود شده است. مشتری در تعیین و تغییر شرایط حمل دخالت واقعی ندارد، لذا قرارداد مزبور، قرارداد یک طرفه است.

۳۵- بارنامه صادره از طرف عامل ترابری چند نوعی باید حاوی مشخصات و کیفیاتی باشد که به اتکاء آنها انتظارات تجاری - حقوقی که از این سند می رود، برآورد گردد. در ادامه مطلب ابتدا به مطالعه نقش تجاری و سپس به بررسی نقش حقوقی بارنامه می پردازیم

الف : ماهیت تجاری بارنامه ترابری چند نوعی

۳۶- صدور بارنامه به دو شکل سند قابل انتقال و غیر قابل انتقال صورت می گیرد. در

صورت صدور به صورت غیر قابل معامله ، نام گیرنده در سند قید می گردد و در حال

تقابل انتقال بودن به صورت حامل یا حواله کرد صادر می گردد. قاعده ۳ و ۴ مقررات

یکنواخت سند ترابری چند نوعی ، مندرج در نشریه شماره ۲۹۸ اطاق بین المللی بازرگانی

به تجویز صدور بارنامه چند نوعی به صورت قابل معامله و غیر قابل معامله مقرر می دارد:

در موردی که سند حمل مرکب به صورت قابل معامله صادر شود:

الف : باید به حواله کرد یا حامل صادر شده باشد.

ب : گر به حواله کرد صادر شد باشد، با ظهنویسی قابل انتقال خواهد بود.

پ - اگر در وجه حامل باشد، بدون ظهنویسی قابل انتقال خواهد بود.

ت: اگر در بیش از یک نسخه اصلی صادر شده باشد، تعداد نسخه های اصلی روی سند قید خواهد شد.

ث: اگر نسخه های رونوشت صادر شده باشد، روی هر نسخه باید عبارت (نسخه غیر قابل معامله درج شود).

ج: تحویل کالا منحصرًا از عامل ترابری چند نوعی یا نماینده وی در مقابل ارائه سند حمل چند نوعی، که در صورت لزوم و به نحو مقرر ظهرونیسی شده باشد، امکان پذیر است.

چ - در صورتی که سند حمل مرکب در بیش از یک نسخه اصلی صادر شده باشد و عامل ترابری چند نوعی یا نماینده وی با حسن نیت کال رد مقابل دریافت یکی از این نسخه های اصلی تحویل دهد، مسئولیت عامل ترابری چند نوعی خاتمه خواهد یافت.

در موردی که سند ترابری چند نوعی به صورت غیر قابل معامله صادر شود:

الف: نام گیرنده در سند قید خواهد شد.

ب: در صورتی ه عامل ترابری چندنوعی ، کالا را به گیرنده ای که نام وی در سند غیر قابل معامله شمعخص شد ، یا به شخص دیگری که از طرف گیرنده مجاز به تحویل کالا است ، تحویل دهد، مسیولیت عامل ترابری چند نوعی از نظر تحویل کالا خاتمه می یابد.

۳۷- یکی از ویژگیهای مهم کنوانسیون ۲۴ مه ۱۹۸۰ نیز تجویز بارنامه ترابری چند نوعی قابل معامله و غیر قابل معامله است. مطابق بند ۱ ماده و کنوانسیون: زمانی که عامل ترابری چندنوعی کالا را تحویل گرفت ، اقدام به صدور بارنامه می نماید. به انتخاب فرستند هکالا صدور بارنامه مکن است قابل معامله و یا غیر قابل معامله باشد.

بارنامه قابل معامله موجب تسریع در امور تجاری گشته ، از این جهت مورد توجه خریدرا بیمه گر، بانک و دارنده سند می باشد. البته در مورد صدور بارنامه به صورت قابل معامله و غیر قابل معامله و اینکه آیا با ظهننویسی یک بارنامه انتقال مالکیت به مفهوم واقعی آن صورت می گیرد یانه ، بحث حقوقی مفصلی وجود دارد. این موضوع می تواند مورد بررسی و تحلیل حقوقدانان قرار گیرد و نظرهای گوناگون با توجه به قوانین داخلی ممکناست ابراز گردند. از دیدگاه حوقدانان فرانسوی ، برای صدور بارنامه به صورت قابل

معامله مانع حقوقی وجود ندارد. اینکه آیا بارنامه سند مالکیت کالا به معنای دقیق و حقوقی کلمه محسوب می شود و نیز این که آیا با ظهور نویسی آن حق مالکیت برای خریدار با تمام امتیازات آن ایجاد می گردد، محل بحث و تردید است. در این خصوص نظر حقوقدان برجسته فرانسوی پروفیسور دوپنتاویس در خور ذکر است، نامبرده معتقد است که (امکان صدور سندی که بتوان را جایگزین کالا نمود، وجود ندارد، زیرا در این مورد مسیله قصد واراده مطرح نیست بلکه مسئله تصرف و حق عینی مطرح می باشد. اعمال حق مالکیت در اموال با استیلاء مادی صورت می گیرد، تجسم حقی در یک سند موجب تحقق یافتن آن حق نمی شود و در تصرف یک سند هم تصرف واقعی کالا نیست. انتقال بارنامه از طریق ظهور نویسی موجب انتقال مالکیت واقعی کال نمی گردد.

به نظر این استاد فرانسوی بارنامه سند مالکیت کالا نمی باشد، مع الوصف سند یاست که حمل و نقل کننده را از تحویل کالا به فردی به جز دارنده سند منع می کند؟ آثا تفاوت است بین سند مالکیت و سندی که حمل و نقل کننده را از تحویل کالا به فردی جز دارنده سند منع می کند؟ نامبرده با دادن پاسخ مثبت اظهار می دارد که این اختلاف همانند اختلاف موجود بین حق عینی و حق دینی می باشد که آثار آن در زمان ورشکستگی شخص به وضوح آشکار می گردد.

ناگفته نماند که حقوقدانان انگلیسی در این مورد با مسئله برخوردی عمل ی دارند. اگر بانکها بارنامه را به عنوان سند قابل معامله بپذیرند، در آن صورت عرف تجاری است که موید قابلیت نقل و انتقال سند است. از دیدگاه قضات انگلیسی تصرف بارنامه تصرف کالا و انتقال آن، انتقال لمالکیت کالا است، اگر اراده طرفین بر این اساس باشد.

۳۸- در وقانین داخلی ایران ماده صیح قانونی مبنی بر تجویز یا منع صدور بارنامه به صورت قابل انتقال به چشم نمی خورد. فقط ماه ۶۱ قانن دریائی مصوب ۱۳۴۳ در خصوص بارنامه دریائی مقرر می دارد: (بارنامه دریائی ممکن است مانند چک به نام شخص معین و یا حامل و یا حواله کرد صادر گردد.) به نظر می رسد که مقصود قانونگذار از قید امکان صدور بارنامه دریائی به صورت چک، به نام شخص معین و یا حاصل و یا حواله کرد، تجویز حق انتقال مالکیت از طریق ظهنویسی بارنامه دریائی همانند روش معمول در انساد تجاری (چک و سفته و برات) باشد. عرف تجاری موجود نیز موید این نظر می باشد.

ب: ماهیت حقوقی بارنامه ترابری چند نوعی

۳۹- بارنامه به عنون سند کتبی قرارداد ترابری، تحقق بخش اراده های طرفین می باشد، بدین منظور طرفین، قانون یا کنوانسیون بین المللی حاکم بر روابط خود را در آن قید می نمایند. قرارداد ترابری چند نوعی قراردادی است تابع قواعد حقوق بین الملل خصوصی که فی مابین عامل ترابری چند نوعی و فرستندو کالا منعقد می گردد. مادامی که کنوانسیون بین المللی، عندالاقضاء کنوانسیون ۲۴ مه ۱۹۸۰ ژنو حکم بر عملیات ترابری چند نوعی به مرحله اجراء در نیامده است، موسسات ترابری با ایجاد قراردادهای خصوصی اقدام ب صدور بارنامه چند نوعی می نمایند. عمومیت یافتن بارنامه هاموجب طرح این سوال گردیده است که آیا قراردادهای خصوصی که متکی به قانون خاصی نمی باشند، از اعتبار لازم برخوردار هستند؟

گرچه اصل آزادی اراده در صحنه بین المللی دارای طرفداران و منتقدین فراوانی است، لیکن به نظر می رسد مادامی که این اصل با عادات و قوانین آمره بین المللی در تضاد نباشد، پذیرفتنی است. دراین خصوص نظریه پروفیسور باتیفول استاد حقوق بین الملل خصوصی قباب تعمق و توجه است. نامبرده به انتقاد از نظریه ای که به موجب آن قراردادهای بین المللی می توانند بدون اتکاء به قانون به وجود آیند، می نویسد:

(نظریه عدم لزوم تبعیت قراردادهای بین المللی از قانون غیر قابل توجیه است. زیرا پذیرش این نظریه منتهی به ایجاد یک وضعیت حقوقی می گردد که فقط متنفذین و صاحبان قدرت از آن وضعیت بهره مند می شوند. اصولاً" تصور این امر که قراردادهای بین المللی از قانونی تبعیت نماید. معقول به نظر نمی رسد. حتی در صحنه بین المللی از قانونی تبعیت ننماید، معقول به نظر نمی رسد. حتی در صحنه بین المللی قدرتهائی وجود دارند که در صدد استثمار سایرین می باشند و اشخاص ثالثی وجود دارند که قراردادهای نسبت به آنها دارای اثراتی می باشد، لذا به منظور رعایت منافع عموم پیشگیریهای لازم است که همواره تحقق این امر از طریق شرایط مندرج در قرارداد امکان پذیر نیست. بنابراین هر قراردادی در هر صورت باید از قانونی تبعیت کند).

۴۰- به هنگام تهیه و تدوین کنوانسیون ژنو ۲۴ مه ۱۹۸۰ تعیین قانون حاکم بر روابط طرفین قرارداد موضوع بحثهای طولانی و محل برخورد و تضاد منافع و اندیشه های حقوقی گوناگون بود. محور اساسی این اختلافات تعیین مبنای حقوقی مسئولیتی عامل ترابری چند نوعی بود که در این مورد بین کشورهای عقب ننگه داشته شده و کشورهای اروپائی اختلاف نظر وجود داشت. از یک طرف کشورهای عقب ننگه داشته شده بر مسئولیت عامل ترابری چندنوعی براساس نظریه عینی (مسئولیت بدون تقصیر) اصرار می ورزیدند، از طرف دیگر کشورهای اروپائی از مسئولیت بر مبنای تقصیر طرفداری می نمودند که

نهایتاً" تصمیم بر پذیرش نظریه اخیر گرفته شد. ماده ۱۶ کنوانسیون مقرر می دارد: عامل
ترابری چند نوعی مسئول خسارات وارد بر کالا، فقدان و تاخیر در تحویل کالا می باشد،
مگر اینکه ثابت نماید شخصاً" یا عوامل و نماینده های وی و یا هر شخص دیگری که
نامبرده از خدماتش برا یاجرای قرارداد استفاده نموده است ، کلیه مراقبتهای لازم و
معقولی را که برای جلوگیری از واقعه خسارات زاو پیامدهای آن لازم می باشد، به عمل
آورده اند.

۴۱- طبق ماده اخیرالذکر نیازی به اثبات تقصیر عامل ترابری چندنوعی نمی باشد، زیرا
نامبرده براساس قرارداد تنظیمی و حصول نتیجه معینی را که عبارت است از به مقصد
رساندن سالم کالا، تعهد نموده است. مسلماً" برای تحقق یافتن مسئولیت عامل رابطه
علیت بین تقصیر وی یا عوامل وی و خسارت باید وجود داشته باشد و همواره باید ثابت
گردد که حادثه زیانبار نتیجه فعل عامل است و نه نتیجه یک عامل خارجی .

عامل ترابری چند نوعی برای رهائی از مسئولیت باید ثابت نماید که نامبرده وعوامل
اومرتکب تقصیر نشده و همین طور خود و عوامل او کلیه مراقبتهای لازم را جهت
جلوگیری از واقعه خسارات زا به عمل آورده اند. بنابراین عامل باید حسن مراقبت خود را

در رسانیدن سالم کالا به مقصد به اثبات برسانند، ولی آیا اجباری در اثبات علت وقوع خسارات نیز دارد؟ در این مورد بین علمای حقوق اتفاق نظر وجود ندارد.

به نظر می رسد که عامل ترابری چند نوعی برای اثبات عدم تقسر خود مجبور به مشخص نمودن علت وقوع خسارت ز باشد. زیرا او باید ثابت نماید که نه تنها در تحقق واقعه خسارت ز دخالتی نداشته، بلکه هم خود را جهت جلوگیری از ورود خسارت نیز به کار برده است. لذا عامل باید دلایلی مبنی بر اینکه نامبرده در موقعیتی نبوده است که جلوگیری از وقوع خسارت ز در توان و امکانات او بوده باشد. ارائه نماید و اثبات این امر طبعاً از

طریق مشخص نمودن علت خسارت ممکن می گردد. بنابراین عامل ترابری چند نوعی برای رهائی از مسئولیت باید اولاً "علت وقوع خسارت ز را مشخص نموده و سپس اجرای حسن مراقبت خود را ثابت نماید. بدین ترتیب تفسیر موسع ماده ۱۶ کنوانسیون دارای عواقب اقتصادی مثبت و عادلانه ای خواهد بود. زیرا عاملین ترابری که از جهات مختلف در موقعیت برتری نسبت به صاحبان کالا می باشند. مجبور به جبران خسارات ناشی از عوامل نامشخص خواهند بود، چرا که عملاً "اثبات علت وقوع ایننوع خسارتها بسیار مشکل و غالباً" غیر ممکن است.

۴۲- عامل ترابری چند نوعی همواره در انتظار ظهور برنامه ای متحدالشکل با ویژگی‌هایی که به اختصار از آن سخن رفت ، می باشد، بنابراین یک مورد تایید اشخاص ذینفع در تجارت بین الملل قرار گیرد. با توجه به این خلا قانونی عاملین عملیات چند نوعی با استفاده از یک سری برنامه های ترابری چند نوعی که توسط سازمانهای مختلف تهیه شده است ، مبادرت به این نوع ترابری می نمایند. از جمله این نوع برنامه ها، برنامه ترابری چندنوعی (L.B.F) که توسط فدراسیون بین المللی ترانزیتورها در سال ۱۹۷۰ تهیه شده است ، برنامه ترابری چند نوعی تهیه شده توسط اتاق بازرگانی بین المللی در سال ۱۹۷۳ و برنامه ترابری چند نوعی پیشنهادی انستیتوی حقوق ترابری بین المللی ، را می توان نام برد.

گرچه برنامه های متعددی نشات گرفته از برنامه های پیشنهادی یاد شده ، عملاً مورد استفاده موسسات ترابری قرار گرفته و کماکان مورد استفاده آنهاست ، لیکن تجربه اثبات نموده است که تثبیت یک برنامه متحدالشکل به آثار حقوقی مترتب بر آن جز آنکه متکی به قانون یا کنوانسیون بین المللی باشد، امکان پذیر نیست دلیل بر این مدعا برنامه صادره در پرونده مطروحه می باشد. در پرونده مزبور شرکت ترابری E با صدور برنامه چند نوعی ، حمل کالا راتا مقصد یعنی تهران تعهد می نماید. لیکن با عدم انجام تعهد، وارد کننده ایرانی همچون صدها صاحب کالای متضرر دیگر در پرونده هائی نظری این

پرونده مات و مبهوت همچنان از خود سؤال می کند که بر اساس چه قانونی و از طریق چه

دادگاهی تقاضای جبران خسارت نماید

۴۳- قدر مسلم این است که در پرونده مطروحه شکایت ترابری (E) با صدور بارنامه چند

نوعی و دریافت هزینه حمل تا مقصد (تهران) و سازماندهی عملیات حمل از مبدا تا

مقصد به عنوان عامل ترابری چند نوعی اقدام نموده است و قرارداد منعقد شده نیز

قرارداد ترابری چند نوعی می باشد. شرکت E متعهد به تحویل سالم کالا در تاریخ معین و

در مقصد نهائی (تهران) است هر گونه ایرادی به پایان رسانیده است، لیکن شرکت مزبور

علاوه بر مسئولیت حمل دریائی مسئول انتخاب حمل و نقل کننده ثانوی و اعمال نامبرده

نیز می باشد. شرکت E اولاً "با عدم اعمال دقت کافی در انتخاب حمل و نقل کننده ثانوی

(T) که شرکتی معتبر نبود است، مرتکب تقصیر سنگین گردیده است. ثانیاً "به عنوان،

عامل مسئولیت قطعی اعمال شرکت T را که حمل و نقل کننده ثانوی است، بر عهده

دارد.

با توجه به اینکه شرکت E انگلیسی و مقیم در اسپانیا است، رسیدگی بعهده عوی قابل طرح

علیه شرکت مزبور طبق قانون انگلیس و یا قانون اسپانیا صورت خواهد گرفت که از جهت

نوع قانون اهمیت چندانی ندارد. آنچه مهم است، این است که در هر دو کشور (عامل

ترابری چند نوعی ، همچون اغلب کشورهای دیگر، ناشناخته است. به همین علت بعید است که حسب قوانین این دو کشور شرکت E مسئولیت خسارات وارده شناخته شود. اولاً" به دلال اخیرالذکر وخلاءقانونی بین المللی در این زمینه ، ثانیاً" به علت قید شرط عدم مسئولیت شرکت مزبور در مسیر غیر دریائی .

قابل ذکر است که اخیراً" آرائی مبنی بر باطل بودن چنین شروطی از دادگاههای فرانسه صادر گردیده است .

۴۴- در خصوص شرط عدم مسئولیت یا محدود کننده مسئولیت باید گفت که اصل بر صحت این نوع شروط در قراردادها می باشد، لیکن اعتبار آنها منوط به این است که مغایر نظام عمومی و یا به منظور تقلب نسبت به قانون نباشد.

دلی عمده ایناستثنائات در این طرز تفکر است که متعهدنبايد به طریقی تشویق گردد تا از به کاربردن حداقل دقت ومراقبت در انجام تعهد خریداری نماید.

بی اعتباری شروط مزبور در خصوص قراردادهای الحاقی گذشته از تقصیر عمدی یا تقصیر سنگین متعهد با توسل به رعایت ملاحظات از قبیل نظم عمومی، اخلاق حسنه، سوءاستفاده از حق، حسن نیت، حمایت از ضعفا صورت می گیرد.

حقوقدانان عدم ار جای شرط عدم مسئولیت یا تحدید مسئولیت متعهد در صورت ارتکاب تقصیر عمدی یا تقصیر سنگین که غالباً آن را در حکم تقصیر عمدی می دانند، این گونه توجیه می کنند: (هرگاه متعهد، مسئول تقصیر عمدی خود نباشد، در واقع اجرای قرارداد بستگی به میل و تصمیم یک جانبه او خواهد داشت و به تعبیر دیگر او آزاد خواهد بود قرارداد را اجرا کند یا کند و این گونه شرط با طبیعت قرارداد ناسازگار است.

اگر تقصیر سنگین در حکم تقصیر عمدی نباشد، ممکن است متعهد عمداً نقض قرارداد کند و چون اثبات عمد که امر درونی است دشوار می باشد، از مسئولیت معاف تلقی شود. به تعبیر دیگر الحاق تقصیر سنگین عمدی مانع از آن است که دارنده سوءنیت، خود را به نادانی و جهالت بزند و در پناه آن از مسئولیت دور بماند.

با توجه به آنچه در خصوص نحوه قید این نوع شروط در قرارداد حمل و نقل از طرف کمپانیهای حمل و نقل گفته شد و اینکه از طرفی موازنه قدرت اقتصادی بین طرفین این

نوع قرارددها وجود ندارد و از طرف دیگر آزادی اراده فرستند کالا با توجه به جنبه
تحمیلی بوان این گونه قراردادها و انحصاری عمل نمودن کمپانیهای مزبور بی مفهوم می
باشد، لذا به نظر می رسد که نافذ دانستن چنین شروطی چیزی جز نقص اصول کلی حقوق
نخواهد بود وانگهی اگر طرف تعهد مسئولیتی در انجام تعهد خود نداشته باشد، اجرای
قرارداد برای او امری دلخواهانه ای خواهد شد که در واقع با وجود چنین شروطی،
قراردادی باقی نخواهد ماند.

۴۵- در پرونده مطروحه منافات داشتن شرط عدم مسئولیت بامفهوم کلی و طبیعت قرارداد
ترابری چند نوعی موجب بطلان آن می باشد. منظور فرستنده کالا از انعقاد قرارداد چند
نوعی، حمل کالا تحت مسئولیت عامل تا مقصد نهائی است مضافاً اینکه طبیعت این
نوع قراردادها انجام چنین امری را اقتضاء می نماید، لذا شرط خلاف آن باطل است
وانگهی شرط عدم مسئولیت از ناحیه عامل به علت ارتکاب تقصیر سنگین او در عدم دقت
کافی برای انتخاب حمل و نقل کننده ثانوی معتبر، غیر قابل استناد می باشد.

امروزه کمپانیهای حمل و نقل از قدرت اقتصادی بالنسبه بالائی برخوردار می باشند، لذا
منطقی است که از اجحافات و تعدیات آنان جلوگیری به عمل آید و اجازه داده نشود که
اینان بدون هیچگونه اهمی در لوای شرط عدم مسئولیت از اجرای تعهدات خود

سرباززند. در غیر این صورت خصیصه اصلی اعمال تجاری که همانا سرعت و اطمینان

که آن هم لازمه پیشرفت امور است ، می باشد، خدشه دار خواهد گردید.

۴۶- با توجه به آنچه گفته شد، منطقی به نظر می آید که اولاً" با تصویب مقررات

کنوانسیون ژنو خلاء قانونی موجود در حقوق داخلی برطرف گردد ثانیاً" با شتویق

و ترغیب دیگر کشورهای عقب نگه داشته شده و عنداللزوم کشورهای صنعتی در به اجرا

در آوردن کنوانسیون مزبور جهت پوشش حقوقی یکپارچه ترابری چند نوعی در سطح

جهانی اقدامات لازم به عمل آید. مطمئناً" اعمال کنوانسیون در آینده مانعی جهت ورود

خسارتهای مشابه به صاحبان کالا محسوب خواهد گردید.

نتیجه گیری

۴۷- آنچه مسلم است عدم وجود مقررات بین المللی در زمینه ترابری مانعی برای استفاده

از این نوع ترابری محسوب نمی شود. ترابری چنت نوعی تحت فرمولهای حقوقی متفاوت

می تواند گسترش یابد لیکن نباید از نظر دور داشت که هیچ یک از این فرمولها ایده آل

نمی باشند. بدین دلیل که این قراردادها با سیستم های حقوقی متفاوت تعارض پیدا می کنند و همین امر موجب بی اعتباری روشهای مزبور می گردد.

۴۸- برخلاف فرانسه که به اتکاء تاسیس حقوق داخلی موجود در این کشور یعنی کمیسیونر
ترابری، آشنائی کامل با سیستم حقوقی ترابری چند نوعی دارد. در ایران واژه عامل
ترابری چند نوعی همچنان مبهم و وظایف نامبرده ناشناخته می باشد. لذا ضروری به نظر
می رسد که جهت شکوفائی عملیات چند نوعی و حل مشکلات حقوقی نشای از آن
قانونی بین المللی عندالافتضاء کنوانسیون ۲۴ مه ۱۸۹۱ ژنو حاکم بر ترابری چند نوعی، به
مرحله اجراء در آید البته تدوین قانون داخلی روشی است که بعضی از کشورها برگزیده
اند لیکن به نظر می رسد که اعمال چنین روشی از طرف کشورها موجب رفع کلیه
مشکلات حقوقی ناشی از این نوع ترابری که داری خصیصه بین المللی می باشد، نخواهد
گردید. تعارض قوانین اجرای احکام در خارج از کشورهای صادر کننده حکم از جمله
مسایلی است که همچنان لاینحل باقی خواهد ماند.

۴۹- فقطی اجرای یک قانون بین المللی در این زمینه قادر به حل مسائل حقوقی منبث از
این ترابری، ممانعت از ورود لطمات ارزی به شکرهای عقب نکه داشته شده بوده و

نهایتاً موجب هموار نمودن مسیر جهت یکنواخت نمودن قوانین در زمینه ترابری خواهد شد.

۵۰- کشورهای عقب نگه داشته شده سهم بسزائی در تهیه و تنظیم کنوانسیون ۲۴ مه ۱۹۸۰ ژنو داشتند. این کنوانسیون نتیجه نظارت کشورهای متعدد با منافع متضاد و حامل توافق حرفه های مختلف در امور ترابری ، می باشد لیکن جای تاسف است که این کشورها در به اجراء درآوردن آن چندان رغبتی از خود نشان نداده و نمی دهند. اجرای کنوانسیون مزبور موجب ارتقاء ترابری و جلوگیری از خروج ارز که کشورهای عقب نگه داشته شده سخت بدان محتاجند، خواهد گردید ، بر مسئولین ترابری کشور است تا با ترغیب این کشورها، توان خود را در به تحقق رسانیدن این امر به کار برند.

۵۱- کنوانسیون ۲۴ مه ۱۹۸۰ دوازده ماه پس از قبول یا تصویب یا امضاء ۳۰ دولت قابلیت اجرائی پیدا خواهد کرد. با وجود اینکه شرایط دشواری جهت لازم الاجراء شدن کنوانسیون مقرر نگردیده است ، مع الوصف تا نون بش از ۸ کشور بدان ملحق نشده اند. شاید علت را باید در این جمله جستجو نمود که گفته اند:

(هر تاسیس حقوقی جدید دارای مخالفین سرسختی است که ازقاعده معمول (قدیمی)

کمال استفاده را می نمایند و دارای مدافعین بی جنب و جوشی است که از تشییت تاسیس

جدید بهره مند خواهند شد).