

مسئولیت و حقوق عامل حمل و نقل مرکب در معاهده ژنو ۱۹۸۰

چکیده:

عامل حمل و نقل مرکب، شخصی را گویند که در مقابل صاحب کالا، جابه جایی سالم کالا را از نقطه ای به نقطه دیگر توسط وسائل حمل گوناگون در ازای مبلغی متعهد می شود. نخستین پرسشی که از جهت حقوقی در مورد شخص اخیر مطرح می گردد مسئولیت اوست. نگاهی به این پرسش، موضوع بررسی این نوشتار است. گفته می شود که مسئولیت عامل، مبتنی بر تقصیر مفروض است؛ اما ارائه برداشت خاص از پاره ای عبارات معاهده ژنو موجب تردید جدی در صحت این گفتار شده است. به هر حال، عامل در صورت احراز مسئولیت، برای جبران خسارت از سقف قانونی بهره مند می باشد، و در صورت تقصیر عمدی و سنگین این سقف ساقط می شود که این فکر از ابداعات معاهده مزبور است. بنابراین، بررسی نوع، ماهیت، حدود و سقوط مسئولیت عامل حمل و نقل مرکب، موضوع بررسی نخستین مبحث ماست (۱) در مبحث بعدی از ما به ازای مسئولیت؛ یعنی حقوق دریافت کرایه، بررسی و دریافت غرامت در صورت اظهارات نادرست و نیز حق تخلیه و به عبارتی از امتیازات عامل در مقابل صاحب کالا (۲) سخن می رود. این نگاه با ارائه نتیجه گیری مختصر خاتمه می پذیرد.

حمل و نقل مرکب، نوعی از حمل و نقل است که در آن محموله بدون اینکه وقفه ای در وضعیت حمل آن بوجود آید؛ توسط وسایط حمل و نقل متفاوت تحت مسئولیت شخصی واحد از محلی به محل دیگر جابه جا می شود. اگر چه این نوع حمل و نقل ترکیبی از

انواع حمل و نقل است؛ ولی متفاوت از هریک از آنها بوده و در واقع، به معنای استفاده بهینه از امکانات انواع حمل و نقل است. از آنجا که آشنایی با این سیستم میتواند چه به لحاظ تئوری و چه به لحاظ عملی، به هنگام بروز اختلاف و طرح دعاوی، مفید واقع شود؛ بنابراین در این نوشتار کوشش شده است که در صورت امکان بطور اختصار پس از معرفی عامل حمل و نقل مرکب (۲)؛ مسئولیت و حقوق وی در دو بخش مورد بررسی قرار

گیرد. مطابق بند ۲ ماده ۱ معاهده ژنو (۱۹۸۰) (۳): «عامل حمل و نقل مرکب، عبارت است از هر شخصی که به حساب خود یا توسط شخص ثالث یک قرارداد حمل و نقل مرکب منعقد کرده و مسئولیت اجرای آن را به عهده می گیرد و به عنوان مأمور یا نماینده فرستنده یا حمل کننده های شرکت کننده در عملیات حمل و نقل مرکب عمل نمی کند.»

با توجه به اینکه حرفه عامل حمل و نقل مرکب از جهت حقوقی، بخوبی تعریف و تبیین نشده است، بنابراین هر شخص اعم از حقیقی یا حقوقی میتواند به این حرفه، اشتغال ورزد. در حال حاضر، مؤسسات حمل و نقل دریایی، زمینی، ترانزیترها و فورواردرها در کشورهای مختلف اقدام به ارائه چنین خدماتی می کنند. آنچه حائز اهمیت می باشد این است که ارائه دهندگان این نوع خدمات باید علاوه بر داشتن مهارت و کاردانی لازم و

تجربه کافی در ترکیب انواع حمل و نقل، از توانایی مالی و تجهیزات لازم برخوردار بوده و دارای نمایندگی های متعدد در محل های مختلف باشند. از آنجا که اهم وظایفشان نیز تنظیم همکاری افراد و مؤسسات گوناگون در زنجیره حمل و نقل است، پس لازمه موفقیت شان داشتن شناخت قابل توجهی از انواع حمل و نقل تک نوعی است.

با توجه به توضیحات داده شده میتوان گفت عامل حمل و نقل مرکب، شخصی حقیقی یا حقوقی است که عملیات حمل و نقل را از ابتدا تا انتها سازماندهی کرده، به عنوان طرح عملیات؛ مسیر مناسب، نوع حمل و نقل و متصدی حمل مطمئن را انتخاب می کند و از آنجا که مسئولیت جابه جایی کالا را از مبدأ تا مقصد برعهده دارد، موظف است تا با برنامه ریزی صحیح و دقیق و انعقاد قراردادهای جداگانه به نام خود با سایر متصدیان حمل و نقل، محموله مورد قرارداد را سالم و سرقرار (به موقع) به مقصد برساند. اگر چه ممکن است که عامل حمل و نقل مرکب، عمل جابه جایی را در بخشی از مسیر به شخصه انجام دهد؛ ولی معمولاً عملیات حمل کالا توسط نمایندگان و مأموران وی یا سایر متصدیان حمل و نقل که طرف قرارداد جداگانه با او هستند، صورت می گیرد.

با توجه به اینکه مسئولیت حمل کالا به طریق مرکب از مبدأ تا مقصد برعهده اوست، فقط مخاطب صاحب کالا (مشتری) نیز خود او خواهد بود. براین اساس، عامل حمل

و نقل مرکب دارای دو چهره است: از یک طرف در مقابل فرستنده متعهد به جابه جایی کالا از مبدأ تا مقصد است و جمع آوری، بارگیری، انجام عملیات گمرکی و ارسال کالا را برعهده دارد و با توجه به تراکم و شلوغی بنادر و سهولت و روانی جاده ها (یا بالعکس) بهترین مسیر را انتخاب می کند. در صورت بروز حوادث غیر منتظره از قبیل اعتصاب و موانع دیگر، مسیر را تغییر می دهد و از طرف دیگر در ارتباط با مقاطعه کاران و متصدیان حمل و نقل تک نوعی است که در این چهره در تنظیم و انعقاد قرارداد با آنها جلوه گر می شود. به عبارت دیگر، عامل در قالب چهره دوم به مثابه مالک ظاهری، نقش نایب و نماینده را از جانب مالک اصلی کالا ایفا می کند.

کشورهای عقب نگاه داشته شده که همواره نگران توسعه اقتصادی خود هستند و بر تأثیرات حمل و نقل مرکب در بخش های گمرک، بنادر، فرودگاهها، بیمه، اشتغال و... واقف اند؛ به هنگام وضع معاهده ژنو ۱۹۸۰ حساسیت خاص خود را در مورد وضع قواعد ملی راجع به حمل و نقل مرکب ابراز داشتند. در واقع، نگرانی این کشورها، این است که ارائه خدمات گوناگون که لازمه اجرای حمل و نقل مرکب است، از طرف کمپانیهای بین المللی موجب دخالت ناروای آنها در اقتصاد شکننده شان شود. سرانجام نیز به خواسته خود رسیدند، مطابق بند ۲ ماده ۴ معاهده ژنو: «این کنوانسیون به حقوق کشورها در وضع قواعد و کنترل عملیات حمل و نقل مرکب و عاملین آن در سطح ملی و

نیز به حق در نظر گرفتن موازین راجع به نظر خواهی - بویژه قبل از ورود فن آوری و خدمات جدید - از عاملین حمل و نقل مرکب، صاحبان کالا، سازمانهای صاحبان کالا و مقامات ذیربط ملی در مورد شرایط ونحوه بهره برداری ، اعطای پروانه برای عاملین حمل و نقل مرکب، مشارکت در حمل و هر اقدام دیگری در جهت نفع اقتصادی و تجاری ملی ، خدشه ای وارد نمی کند .» و مطابق بند ۳ همین ماده : « عامل حمل و نقل مرکب خود را با قوانین جاری کشور محل مقررات و عملیات این کنوانسیون وفق میدهد .» پس از یافتن آگاهی مختصر در مورد عامل حمل و نقل مرکب ، به منظور تشریح بیشتر وضعیت حقوقی او ، لازم است که حقوق و تعهدات وی مورد بررسی قرار گیرد ؛ بنابراین در ابتدا از مسئولیت عامل حمل و نقل مرکب (یکم ) و سپس از امتیازات و حقوق او (دوم ) سخن گفته می شود .

مبحث یکم . مسئولیت عامل حمل و نقل مرکب

از بحث برانگیزترین و مهم ترین نکات در زمینه مسئولیت، نوع ، مبنا و سپس حدود آن است که در معاهده ژنو نیز بخش عمده ای از قواعد به آن اختصاص داده شده است .

الف . نوع مسئولیت

یکی از اهداف دنبال شده در معاهده ژنو ۱۹۸۰ این بود که در تعیین نوع مسئولیت عامل ،  
نظامی برقرار شود که پاسخگوی انتظارات تجاری کلیه کشورها بویژه کشورهای صاحب  
کالا باشد . فکر حاکم در این معاهده این بود که به موقعیت نسبی برتر متصدیان حمل  
ونقل در مقابل صاحبان کالا خاتمه داده شده و از این پس افراد اخیر مورد اجحاف  
متصدیان حمل و نقل قرار نگیرند .

قابل ذکر است که در خصوص تعیین نوع مسئولیت عامل دو طرز تفکر وجود داشته است ؛  
یکی نظام زنجیره ای و دیگری نظام یکنواخت .

#### ۱. نظام زنجیره ای

در این نظام ، نوع مسئولیت عامل همان است که بر حمل و نقل تک نوعی در محل ورود  
خسارت حاکم است .

چنانچه خسارت در مسیر دریایی رخ دهد ، مسئولیت عامل ، همان مسئولیت متصدی حمل  
ونقل دریایی خواهد بود و اگر خسارت در مسیر جاده ای رخ دهد ، مسئولیت عامل ،

همان مسئولیت متصدی حمل و نقل جاده ای خواهد بود . بنابراین مطابق این نظام، مسئولیت عامل بر اساس کنوانسیون های حمل و نقل بین المللی تک نوعی تعیین می شود . در حالتی که محل ورود خسارت مشخص نباشد، خسارت وارده به صاحب کالا قابل جبران نخواهد بود .

مهمترین مزیت این نظام این است که عامل ، کمتر یا بیشتر از آنچه متصدی حمل و نقل تک نوعی ملزم به پرداخت آن است ، ملزم نخواهد بود .

از جمله ایرادهای وارد بر این سیستم این است که خسارتهای پنهان مطابق این سیستم جبران نشده باقی می ماند و از آنجایی که در حمل و نقل توسط کانتینر، خسارات وارده در اغلب موارد از همین نوع است ، نارسایی آن هویداست .

عدم امکان شناخت قبلی مشتری از میزان مسئولیت عامل ایراد دیگر وارد بر این سیستم است ، زیرا نوع و میزان مسئولیت عامل بر حسب محل ورود خسارت متغیر خواهد بود . به عبارتی دیگر ، مقدار غرامت دریافتی صاحب کالا بر حسب اینکه خسارت وارده در مسیر دریایی یا ریلی یا جاده ای رخ دهد ، کاملاً متفاوت خواهد بود . بطور مسلم ، این تفاوتها

برای مالک کالا غیر قابل درک است . با وجود ایرادهایی که متوجه این سیستم است اما رویه عملی مدت ها منطبق بر آن بوده است .

## ۲. نظام یکنواخت

عامل در این نوع نظام مسئولیتی ، بدون توجه به محل ورود خسارت در حد معینی پاسخگوی خسارت است .

مهمترین مزیت این نوع مسئولیت این است که از تفاوت های ناهماهنگ نظام های حقوقی می کاهد و یک نظام حقوقی یکنواخت را حاکم می گرداند . این نوع مسئولیت پاسخی به هدف دنبال شده در معاهده ژنو است؛ زیرا شخص واحدی که اجرای قرارداد حمل و نقل مرکب را به عهده می گیرد ؛ در کل مسیر بدون توجه به محل ورود خسارت دارای مسئولیتی مشابهی است . بنابراین ، اعمال این سیستم به صاحب کالا این امکان را میدهد که پیش تر مقدار خسارت دریافتی را پیش بینی کند .

اما از جمله ایرادهای وارد در این سیستم ، این است که در صورتی که محل ورود خسارت مشخص شود این نظام با نظام مسئولیتی حاکم بر مسیر محل ورود خسارت در تعارض قرار



می گیرد . ایراد دیگر وارد بر این سیستم این است که اگر دو محموله مشابه یکی از طریق حمل و نقل مرکب و دیگری از طریق حمل و نقل تک نوعی ارسال شود ؛ حتی اگر خسارت وارده همزمان و در محل مشابه وارد شود، با وجود این ، میزان غرامت متفاوت خواهد بود؛ به عبارتی دیگر ناهماهنگی در مورد نظام تعهداتی در زمینه حمل و نقل تشدید می شود .

در معاهده ژنو ۱۹۸۰ نظام یکنواخت با مراجعه به نظام زنجیره ای در مورد مبلغ غرامت پذیرفته شده است ( ماده ۱۶ معاهده ژنو ) . به عنوان مثال، چنانچه خسارت در غالب یک قرارداد حمل و نقل مرکب در مسیر هوایی وارد شود؛ مسئولیت عامل ، تابع معاهده ژنو ۱۹۸۰ و سقف غرامت ، تابع معاهده ورشو خواهد بود .

ایراد وارد بر نظام پذیرفته شده در معاهده ژنو این است که عامل ، در مقابل صاحب کالا مطابق کنوانسیون ژنو پاسخگو خواهد بود ولی متصدیان حمل و نقل تک نوعی در مقابل عامل مطابق کنوانسیون های حمل و نقل بین المللی تک نوعی پاسخگو خواهند بود .

بنابراین عامل در مواردی منتفع و در مواردی متضرر خواهد شد؛ زیرا مبالغ دریافتی از متصدیان حمل و نقل در مقایسه با مبالغ پرداختی به صاحبان کالا، در پاره ای اوقات بیشتر

و برعکس و در پاره ای دیگر از اوقات کمتر است . ماده ۱۹ کنوانسیون، این وضعیت نامتناسب را تشدید کرده است. مطابق این ماده ، عامل باید از مالک کالا در بالاترین سطح ، بین سطوح مسئولیت مقرر در معاهده « ژنو » و معاهدات حمل و نقل بین المللی تک نوعی قابل اعمال ، جبران خسارت کند؛ بدون اینکه بتواند شاهد جبران آنها باشد . به عنوان مثال، چنانچه خسارت وارده در بخش دریایی صورت گرفته باشد ؛ با توجه به اینکه سقف مسئولیت متصدی حمل دریای مطابق معاهده بروکسل ( لاهه ) ۱۹۲۴ در مقایسه با سقف مسئولیت عامل مطابق معاهده ژنو پایین و از موارد معافیت متعددی برخوردار بوده ، پرواضح است که عامل متضرر، خسارت متحمل را از طریق افزایش کرایه جبران خواهد کرد . به بیانی دیگر، این سیستم افزایش کرایه ها را به دنبال خواهد داشت .

ب . مبنای مسؤولیت

مطابق ماده ۱۶ معاهده :

عامل حمل و نقل مرکب در صورتی مسؤول زیان ناشی از تلف ، خسارت وارد به کالا و همچنین تأخیر در تحویل است که واقعه موجب تلف ، خسارت یا تأخیر، طی مدتی که حسب ماده ۱۴، کالا تحت حفاظت او بوده، رخ داده باشد ، مگر اینکه عامل حمل و نقل

مرکب ثابت کند که خود او ، مأمورین یا نمایندگانش یا هر شخص دیگر یاد شده در ماده ۱۵، کلیه اقداماتی را که بطور معقول جهت احتراز واقعه و پیامدهای آن لازم بوده ، به عمل آورده اند .

بنابراین، عامل حمل و نقل مرکب نه فقط مسئول اعمال و تقصیرات شخصی خود است ؛ بلکه مسئول اعمال و تقصیرات نمایندگان، مأموران و اشخاصی است که از خدماتشان در اجرای قرارداد حمل و نقل مرکب استفاده می کند .

او مسئول زیان ناشی از تلف، خسارت وارد به کالا و نیز تأخیر در تحویل است؛ مگر اینکه ثابت کند که خود او و هیچ یک از مأموران ، نمایندگان و واسطه ها مرتکب تقصیری نشده و کلیه احتیاط های لازم را در جهت احتراز از واقعه خسارت زا به عمل آورده اند. پس مسئولیت عامل ، مبتنی بر تقصیر با معکوس بودن بار اثبات دعوی است. (۴) به دیگر سخن، مبنای مسئولیت ، تقصیر مفروض است و زمانی متوجه عامل است که زیان ، طی مدتی که کالا تحت حفاظت اوست، وارد شده باشد و رابطه علیت بین زیان وارده و تقصیر مفروض وجود داشته باشد. اثبات بی تقصیری عامل، نمایندگان ، مأموران و سایر افرادی که او از خدماتشان در اجرای قرارداد حمل و نقل مرکب استفاده کرده است ، برای رهایی او از مسئولیت کفایت نمی کند؛ بلکه مضافاً باید ثابت کند که کلیه احتیاط های

لازم جهت احتراز از واقعه خسارت زا نیز به کار گرفته شده است. به دیگر تعبیر، رعایت یک سری موازین که از جانب یک فرد معقول ( پدر خوب خانواده ) انتظارش می رود، از جانب عامل و عوامل او به عمل آمده است، بنابراین در ابتدا بار اثبات عدم وجود تقصیر به عهده عامل اوست؛ یعنی کسی که بر او فرض تقصیر وجود دارد.

سؤالی که در این مورد مطرح می شود، این است که آیا عامل در راستای اثبات بی تقصیری خود، مکلف به تعیین علت خسارت هم هست یا خیر؟ در پاسخ به این پرسش اتفاق نظر وجود ندارد.

به نظر پروفیسور رودیر، عامل تکلیفی در تعیین علت خسارت ندارد، کافی است که بی تقصیری خود و واسطه ها را ثابت کند و نشان دهد که خود و واسطه ها کلیه اقدامات معقول را جهت احتراز از واقعه خسارت زا بکار برده اند. این استاد فرانسوی، توجیه نظر خود را در حمل و نقل کانتینر می بیند؛ زیرا بررسی وضعیت کالا در چنین حالتی آسان نیست (۵). به نظر عده ای دیگر، عامل باید علت خسارت را مشخص کند زیرا برای اثبات اینکه او کلیه اقدامات منطقی را جهت احتراز از واقعه خسارت زا به عمل آورده و این امر که خنثی نمودن واقعه خارج از ید او بوده، ضروری است که علت خسارت را تعیین کند. به عبارتی دیگر، برای اثبات رعایت احتیاط لازم جهت احتراز از واقعه خسارت زا راهی

جز تعیین و نشان دادن واقعه خسارت را نخواهد داشت. هر دو عنصر در عمل، غیر قابل تفکیک اند. رعایت موازین برای احتراز از واقعه خسارت را، واقعه ای که علتش موجب براءت عامل از مسئولیت است، تابع طبیعت کالا، بسته بندی و شرایط دیگری نظیر اعتصاب و حوادث غیر مترقبه است. اثبات بی تقصیری عامل عملاً از طریق اثبات این واقعه ممکن می شود، وقایعی که در برخی از کنوانسیون ها از جمله بروکسل تحت عنوان موارد استثناء یاد شده است. (۶) رویه قضایی حاکم در فرانسه، متصدی حمل و نقل هوایی را در مواقعی که علت خسارت نامشخص است، معاف از مسئولیت نمی داند. (۷) به نظر می رسد که برداشت دوم عادلانه تر و با واقعیات سازگاری بیشتری داشته باشد؛ زیرا صاحبان کالا را در برابر متصدیان حمل و نقل در موقعیت بهتری قرار داده و این امر عادلانه است؛ زیرا حمایتی از طرف ضعیف قرارداد است، چرا که زیان های ناشی نامعلوم به عهده متصدیان حمل و نقل باقی می ماند. نیز با واقعیات عملی موافق است؛ زیرا متصدیان حمل و نقل برای اثبات و تعیین علت خسارت در جایگاه بهتری قرار گرفته اند تا صاحبان کالا که نسبت به مسائل فنی حمل و نقل بطور عموم بیگانه اند. (۸) شدت و ملایمت این سیستم در حد وسیعی به برداشت رویه قضایی از عبارت «اقدامات معقول» بستگی خواهد داشت؛ عبارتی که مسئولیت عامل منوط به مفهوم آن است. فرض کنیم علت واقعه که موجب زیان است، ناشناخته باشد، در این صورت رویه قضایی می تواند عدم شناخت علت واقعه را به عدم اثبات انجام «اقدامات معقول» تعبیر کند که بدین ترتیب معافیت از

مسئولیت ، منوط به تعیین علت واقعه خواهد بود و فرض تقصیر به فرض مسئولیت مبدل خواهد شد ؛ چنین تفسیری در مبحث حمل و نقل هوایی نیز پذیرفته شده است. البته نباید از نظر دور داشت که از یک طرف در حمل و نقل هوایی حیات انسان ها مطرح بوده و در حمل و نقل مرکب نقل و انتقال اموال مهم است و از طرف دیگر عبارت انتخابی در معاهده ورشو ( اقدام لازم ) نسبت به عبارت مقرر در معاهده ژنو ( اقدامات معقول ) از حدت کمتری برخوردار است. (۹)

عامل ، مسئول تلف و زیان وارد به کالا طی مدت زمانی است که کالا تحت حفاظت او قرار دارد و فرض بر تقصیر اوست . در صورتی رهایی پیدا می کند که ثابت کند تقصیری مرتکب نشده و رعایت اقدامات معقول را جهت احتراز از واقعه و پیامدهای آن به عمل آورده است که اثبات این امر مستلزم مشخص کردن علت خسارت است .

بنابراین رهایی عامل از مسئولیت ، زمانی تحقق می یابد که واقعه خسارت را غیر مترقبه بوده ، ناشی از تقصیر یا عمل فرستنده ( گیرنده ) یا ناشی از دستورات شخص صلاحیت دار دیگر یا اینکه ناشی از طبیعت خود کالا بوده است .

عامل به نسبت تأثیر علت خسارت زای قابل انتساب به او پاسخگوست . بنابراین ، اگر بعضی از علل خسارت را از موارد معافیت و برخی دیگر موارد موجب مسئولیت باشند ، تأثیر هردو سری عوامل در ایجاد خسارت مورد توجه قرار خواهند گرفت . (۱۰) البته اثبات موارد معافیت و تعیین سهم و نقش این موارد در تحقق خسارت به عهده عامل است . همچنین مطابق ماده معاهده ژنو : « هرگاه تقصیر یا غفلت عامل حمل و نقل مرکب ، نمایندگان یا مأمورین او یا هر شخص دیگر مقرر در ماده ۱۵ به همراه علت دیگری موجب تلف ، خسارت یا تأخیر ، قابل انتساب به تقصیر یا غفلت او باشد ، مشروط بر اینکه عامل حمل و نقل مرکب ، میزان تلف ، صدمه یا تأخیر در تحویل را که قابل انتساب به او نیست ، ثابت کند . »

نکته مهم دیگر اینکه فرض بر تقصیر عامل است ، به شرط اینکه تقصیر او مؤثر در ایجاد خسارت باشد ، بنابراین چنانچه تقصیر عامل هیچگونه خسارتی را به دنبال نداشته باشد ، او مسؤول نخواهد بود .

مطابق ماده ۱۴ معاهده ، مسئولیت عامل محدود به زمانی است که کالا تحت حفاظت او می باشد . به عبارتی دیگر این مسئولیت از لحظه تحویل گرفتن کالا تا لحظه تحویل دادن آن متوجه عامل خواهد بود . بنابراین این پرسش مطرح می شود که شروع و پایان این

مدت دقیقاً چه زمان هایی است؟ آیا زمان صدور بارنامه می تواند مبدأ این مدت محسوب شود یا خیر؟ به نظر می رسد که تحویل گرفتن یک عمل حقوقی است که می تواند متفاوت از زمان صدور بارنامه باشد. شروع این مدت موقعی است که امکان اعمال نظارت و کنترل کالا توسط عامل یا نمایندگان او موجود باشد و پایان این مهلت موقعی است که عملاً نظارت و کنترل کالا توسط عامل میسر نباشد. (۱۱)

زمان تحویل گرفتن کالا لحظه انتقال مسئولیت به عامل حمل و نقل مرکب و لحظه شروع اجرای قرار داد حمل و نقل مرکب است. و آن عملی حقوقی است که با اراده عامل تحقق می یابد احراز آن با توسل به قراین نظیر بررسی وزن تعداد بسته ها علایم و تطابق آنها با اظهارات فرستنده صورت می گیرد. اغلب این لحظه با لحظه صدور بارنامه و قید شروط روی بارنامه مصادف بوده و در حالت استثناء با عمل مادی بارگیری منطبق است. (۱۲) و همین طور باید به این امر دقت کرد تخلیه که یک عمل مادی است با تحویل دادن که یک عمل حقوقی است خلط نگردد. (۱۳) تحویل دادن لحظه پایان مسئولیت عامل است. این لحظه نقطه شروع مرور زمان و محاسبه تاخیر احتمالی است.

تعیین لحظات تحویل گرفتن و تحویل دادن به اراده طرفین قرارداد گذارده شده است که از بابت برخی اظهار نگرانی کرده اند زیرا ممکن است طرف قوی تر قرار داد یعنی عامل



لحظه تحویل گرفتن را به تاخیر و لحظه تحویل دادن را در قرارداد به جلو انداخته و بدین ترتیب زمان مسئولیت خود را کوتاه کند. (۱۴) به هر حال تعیین لحظه و محل تحویل بستگی به اراده طرفین در قرارداد دارد و در غیر این صورت زمان و محل تحویل واقعی ملاک خواهد بود. مطابق ماده ۱۴ کنوانسیون ژنو:

۱\_ بر اساس این کنوانسیون مسئولیت عامل حمل و نقل مرکب در مورد کالا از لحظه تحویل گرفتن کالا تا لحظه تحویل دادن آن خواهد بود.

۲\_ از نظر این ماده مدت زمانی که کالا تحت حفاظت عامل حمل و نقل مرکب محسوب می شود به قرار زیر است:

الف. از لحظه ای که عامل حمل و نقل مرکب کالا را از اشخاص زیر تحویل می گیرد:

یک فرستنده یا شخصی که به حساب او عمل می کند. دو. یک مقام ذی صلاح یا شخص ثالث دیگری که حسب مقررات حاکم در محل گرفتن کالا باید کالا جهت حمل به او سپرده شود. ب. تا لحظه ای که عامل کالا را به یکی از اشکال زیر تحویل می دهد:

یک . سپردن کالا به گیرنده دو . در مواردی که گیرنده از تحویل کالا امتناع می کند قراردادن کالا در اختیاری وی مطابق قرارداد قوانین یا عرف تجاری حاکم در محل تحویل سه . تحویل به یک مقام ذی صلاح یا شخص ثالثی که مطابق مقررات حاکم در محل تحویل باید کالا به او سپرده شود. کنوانسیون در ماده اخیرالذکر با قید عبارت قراردادن کالا در اختیار گیرنده مسابق قرارداد برای طرفین قرارداد در مورد لحظه تحویل آزادی کامل قایل شده است امری که در بسیاری از کشورها تابع قواعد آمده است.

مطابق ماده ۱۶ معاهده ژنو عامل مسئول زیان ناشی از تلف خسارت وارد به کالا و نیز تاخیر در تحویل کالا است . بنابراین وقتی هیچ یک از کالاهای به عهده گرفته شده تحویل داده نشوند (تلف کلی) و نیز وقتی کمبود وجود داشته باشد (تلف جزئی) و همین طور وقتی که کالا در هنگام تحویل آن از عامل به گیرنده در مقایسه با وضعیت زمان تحویل گرفتن آن در وضعیت بدتری باشد (نقصان) و همچنین وقتی تحویل با تاخیر صورت می گیرد عامل مسئول زیان وارده می باشد. امروزه مسئولیت ناشی از تاخیر در تحویل به عنوان یک اصل در اغلب معاهدات بین المللی حمل و نقل پذیرفته شده است. نقض قراردادی اعم است از عدم اجرای قرارداد (کلی و جزئی) سوء اجرا و اجرای با تاخیر آن. (۱۵) تحقق تاخیر مستلزم وجود مهلت است که امری قراردادی می باشد و عدم رعایت آن موجب مسئولیت عامل می شود. مدت نیز با توجه به طول مسیر و نوع و کارآیی

وسایط حمل و نقل متغیر است . در حمل و نقل دریایی زمان کشتی های بادی مسئولیت متصدی حمل دریایی از بابت تاخیر قابل تصور نبوده است در این نوع حمل و نقل که مسیر طولانی و موضوع حوادث متعدد هم بود مهلت به عنوان یک عامل فرعی در قرارداد حمل و نقل دریایی مطرح بوده است به همین علت است که از آن در معاهده بروکسل ۱۹۲۴ سخنی نرفته است. البته این بدان معنی نیست که از تاهیر به عنوان علت مسئولیت صرف نظر شده است بلکه آن را توابع سیستم خاص قرار نداده است و گرنه در صورت وجود تاخیر و ورود خسارت جبران مطابق قواعد کلی حقوق صورت می گیرد. امروزه مدت در انواع حمل و نقل به عنوان یک عامل اقتصادی جهت مشتری مطرح می باشد. مطابق بند ۲ و ۳ ماده ۱ تاخیر وقتی صورت می گیرد که کالا در زمان توافق شده و در غیر این صورت در مدت معقول یعنی مدتی که برای حمل کالا توسط یک عامل حمل و نقل مرکب جدی به طور معقول با توجه به شرایط و اوضاع و احوال موجود در نظر گرفته می شود تحویل نشده باشد . زاین ناشی از تاخیر در تحویل به طور قطع شامل خسارت مادی وارد به کالا است ولی آیا شامل خسارت اقتصادی ناشی از تاخیر نیز می شود؟ به عنوان مثال زیان ناشی از عدم اجرای قرارداد فروش کالای موضوع تاخیر در تحویل یا کاهش قیمت کالا را در بر می گیرد؟ با توجه به نحوه نگارش ماده ۱۶ به نظر می رسد که این نوع خسارت ها نیز در قالب کنوانسیون توسط عامل قابل جبران باشد و گرنه جبران آن باید مطابق قواعد عام حقوق صورت گیرد که در این صورت رعایت سقف قانونی مسئولیت

مطرح نخواهد بود و طرفین نیز با برخورداری از اصل آزادی اراده با درج شرط می توانند خود را از پرداخت این نوع خسارت ها مصون کنند در هر حال برای اینکه مسئولیت ناشی از تاخیر پذیرفته شود باید بین خسارت و تاخیر ارتباط مستقیم وجود داشته باشد. (۱۶)

در صورت وجود نقصان یا کمبود ناشی از تاخیر در تحویل این سوال مطرح می شود که جبران نقصان یا کمبود حاصله تابع نظام حاکم بر تاخیر خواهد بود یا تابع نظام حاکم بر نقصان و کمبود؟ دیوان عالی کشور فرانسه در حمل و نقل جاده ای راه حل اولی را پذیرفته است.

در صورتی که تاخیر از حد معینی تجاوز کند دیگر تاخیر نباید به حساب آید بلکه باید تلف کالا محسوب شود در این رابطه بند ۳ ماده ۱۶ معاهده ژنو مقرر می دارد:

اگر کالا آن گونه که در بند ۲ این ماده مقرر شده است ظرف مدت ۹۰ روز متوالی پس از تاریخ تحویل مقرر تحویل داده نشده باشد شخص ذی حق می تواند کالا را مفقود شده تلقی کند.

ج \_ حدود مسئولیت عامل حمل و نقل مرکب (جبران خسارت) و موارد عدم تحدید

مسئولیت

مطابق قواعد عام حقوق بدهکار قراردادی ملزم به جبران کلیه خسارات و منافع فوت شده

است خسارات و منافی که در هنگام انعقاد قرارداد قابل پیش بینی است امری که جز در

حالت تقصیر عمدی و تقصیر سنگین با توافق قابل محدود شدن است.

برخلاف این قاعده حقوق معمول در حقوق حمل و نقل از جمله در معاهده ژنو جبران

خسارت دارای سقف قانونی است رعایت آن جنبه آمره دارد و شرط خلاف آن به ضرر

مالک کالا پذیرفته نیست. به عبارتی دیگر شرطی که به موجب آن سقف خسارت افزایش

داده شود صحیح تلقی می گردد یعنی نظم عمومی به صورت یک طرفه عنوان شده است.

چنانچه شرط به نفع صاحب کالا باشد در جهت نظم و اگر برخلاف منافع صاحب کالا

باشد برخلاف نظم بوده و باطل تلقی می شود.

مطابق ماده ۲۸ کنوانسیون آوردن هر شرطی که موجب عدم اجرای هر یک از مواد

کنوانسیون گردد باطل است. بنابراین شرط عدم مسئولیت و شرط تحدید مسئولیت عامل

برخلاف مقررات کنوانسیون باطل و بلااثر است. مسلماً شرطی که مسئولیت عامل را نسبت

به آنچه در کنوانسیون مقرر شده است تشدید کند صحیح و لازم و الاجرا است. در ازای مسئولیت نسبتاً سنگینی که در کنوانسیون برای عامل مقرر شده و با توجه به اینکه از جهت اقتصادی امکان جبران کلیه خسارات به طور کامل وجود ندارد بنابراین از یقف معینی برای پرداخت غرامت بهره مند است.

چنانچه محل ورود خسارت مشخص باشد عامل بر اساس سقف مقرر در معاهده حمل و نقل تک نوعی یا قانون ملی آمره یا از سقف مقرر در معاهده ژنو به تناسب مورد با توجه به اینکه کدام سقف بالاتر باشد جوابگو خواهد بود. در صورتی که محل ورود خسارت مشخص نباشد سقف های مقرر در معاهده ژنو حاکم خواهد بود. مطابق ماده ۱۹ معاهده ژنو: وقتی که تلف یا خسارات وارد بر کالا در قسمت معینی از مسیر حمل و نقل مرکب رخ دهد که مطابق یک کنوانسیون بین المللی قابل اجرا یا قانون ملی آمره ای سقف مسئولیت بالاتری نسبت به سقف مقرر حسب بند ۱ تا ۳ ماده ۱۸ تعیین شده باشد میزان مسئولیت عامل حمل و نقل مرکب برای این تلف یا خسارت با توجه به مقررات کنوانسیون مزبور یا آن قانون ملی آمره تعیین می شود. (۱۷)

مطابق بند ۱ ماده ۱۸ مسئولیت عامل حمل و نقل مرکبی که دارای بخش حمل و نقل دریایی و حمل و نقل از طریق آب های داخلی است به ۹۲۰ واحد محاسبه برای هر بسته یا

۲/۷۵ واحد محاسبه برای هر کیلوگرم وزن ناخالص کالای تلف شده یا خسارت دیده محدود می شود. در این مورد سقف بالاتر قابل اجراست.

در صورتی که حمل و نقل مرکب فاقد بخش دریایی یا بخش آب های داخلی باشد در این صورت مسئولیت عامل حمل و نقل مرکب به ۸/۲۳ واحد محاسبه برای هر کیلوگرم وزن ناخالص کالای خسارت دیده یا مفقود شده محدود می شود. همان طوری که ملاحظه می شود در این حالت فقط یک نوع محاسبه بر اساس وزن ناخالص کالا در نظر گرفته شده است. همان گونه که در کنوانسیون های تک نوعی (CMR و CIM 18) هم آمده است به عبارتی دیگر در این زمینه بین کنوانسیون ۲۴ می ۱۹۸۰ ژنو و سایر کنوانسیون های حمل و نقل تک نوعی هماهنگی وجود دارد.

در صورت تاخیر در تحویل مطابق بند ۴ ماده ۱۸ مسئولیت عامل حمل و نقل مرکب در مورد زیان ناشی از تاخیر در تحویل به مبلغ ۲/۵ برابر کرایه قابل پرداخت برای کالاهای موضوع تاخیر محدود شده است. مطابق بند ۵ ماده ۱۸ مجموع غرامات پرداختی عامل حمل و نقل مرکب در مورد زیان ناشی از تاخیر در تحویل و زیان ناشی از تلف یا خسارت وارد بر کالا نمی تواند از سقف تعیین شده مطابق بند ۱ و ۳ ماده ۱۸ در صورت تلف کل کالا تجاوز کند. این قواعد مشابه قاعده ای است که در کنوانسیون CIM

پذیرفته شده است. به نظر می رسد که قاعده مقرر در کنوانسیون ۲۴ مه ۱۹۸۰ ژنو در مقایسه با کنوانسیون CIM منطقی تر است زیرا مطابق ماده ۳۳ مقررات تکمیلی کنوانسیون CIM در هر حال معیار غرامت پرداختی ناشی از تاخیر در تحویل کرایه است. باید متذکر این نکته شد که تعیین غرامت برای ناشی از تاخیر در تحویل یکی از نقاط قوت کنوانسیون ۲۴ مه ۱۹۸۰ ژنو محسوب می شود.

قابل ذکر است که در حقوق حمل و نقل دریایی به طور سنتی رعایت سقف قانونی در جبران خسارت به دعاوی قراردادی محدود شده و چنانچه دعوی بر اساس مسئولیت مدنی خارج از قرارداد طرح می گردید در جبران خسارت رعایت سقف قانونی نمی باشد. این راه حل دوگانه در جبران خسارت یعنی رعایت سقف مقرر قانونی در دعاوی قراردادی و عدم رعایت آن در دعاوی مسئولیت مدنی غیر قراردادی مورد ایراد مولفان بود زیرا این عادلانه نبود که ذی نفع در کالا علیه متصدی حمل و نقل دریایی طرح دعوی مسئولیت مدنی نموده موفق به وصول کامل خسارت شود اما فرستنده یا گیرنده بر مبنای قرارداد حمل و نقل اقدام به طرح دعوی قراردادی علیه متصدی حمل و نقل نموده و تا سقف معینی خسارات وارده بر آنها جبران شود. بنابراین اخیراً در تمامی معاهدات حمل و نقل (۱۹) از جمله معاهده ژنو ۱۹۸۰ عبارتی نظیر آنچه در ماده ۲۰ این معاهده آمده پذیرفته شده است مطابق ماده ۲۰ معاهده ژنو:



معافیت ها و محدودیت های مسئولیت مقرر در این کنوانسیون در کلیه دعاوی که علیه حمل و نقل مرکب در مورد زیان ناشی از تلف یا خسارات وارد بر کالا یا در مورد تاخیر

آن اقامه می گردد اعم از اینکه دعوی مبتنی بر مسئولیت قراردادی قهری یا مبنای دیگری باشد مجری می باشد.

همان گونه که در بالا اشاره شد مسئولیت عامل حمل و نقل مرکب مطابق ماده ۱۸ کنوانسیون محدود به سقف معینی است اما این سقف در سه مورد رعایت نخواهد شد

(موارد عدم تحدید مسئولیت):

۱. وقتی که تلف یا خسارات وارد بر کالا در قسمت معینی از مسیر حمل و نقل مرکب رخ دهد که مطابق یک کنوانسیون بین المللی قابل اجرا یا قانون ملی آمره ای سقف

مسئولیت بالاتری نسبت به سقف مقرر حسب بند ۱ تا ۳ ماده ۱۸ تعیین شده باشد میزان مسئولیت عامل حمل و نقل مرکب برای این تلف یا خسارت با توجه به مقررات

کنوانسیون مزبور یا قانون ملی آمره تعیین می شود (ماده ۱۹ کنوانسیون) همان گونه که ملاحظه می شود تعیین موضع خسارت تاثیری در میزان غرامت پرداختی ناشی از تاخیر در

تحویل نخواهد داشت. به عبارتی دیگر غرامت ناشی از تاخیر در تحویل همواره مطابق

نظام واحد مقرر در کنوانسیون ۲۴ می ۱۹۸۰ ژنو تعیین خواهد شد.

۲. اگر ثابت شود عامل مامور یا نمایندگان او مرتکب تقصیر شده اند چه با قصد ایجاد

تلف خسارت یا تاخیر در تحویل و چه در اثر بی مبالاتی و با علم به اینکه تلف خسارت یا

تأخیر می تواند احتمالاً از آن ناشی شود در این صورت عامل مامورین و نمایندگان او

نمی توانند از محدودیت مسئولیت پیش بینی شده در این کنوانسیون استفاده کنند. بنابراین

نوع اشتباه عامل و نمایندگان او در میزان مسئولیت آنها موثر است. چنانچه ثابت شود که

خسارت ناشی از اشتباه عمدی یا اشتباه نابخشودنی (تقصیر سنگین) آنهاست نمی توانند از

محدودیت مسئولیت استفاده کنند.

قابل ذکر است که در حقوق حمل و نقل دریایی بجز در صورت ارتکاب خطای عمدی

متصدی حمل و نقل دریایی از سقف قانونی بهره مند است و در این مبحث به طور سنتی

برخلاف آنچه در سایر مباحث معمول است خطای سنگین را قابل تشبیه به خطای عمدی

نمی دانند زیرا اعتقاد بر این است که حقوق دریایی سیستم بسته ای را تشکیل می دهد که

در آن قواعد مسئولیت و جبران خسارت در جهت موازنه منافع افراد ذی نفع دقیقاً اندازه

گیری شده است. ورود خطای سنگین در این مبحث که مفهوم و قلمرو آن نامعین است و

در نظام کامن لاهم ناشناخته است موجب عدم هماهنگی و برهم خوردن توازن یادشده می شود بنابراین خطای سنگین قابل تشبیه به خطای عمدی نیست. (۲۰) اما قواعد هامبورگ و کنوانسیون ژنو ۱۹۸۰ با پذیرش تشبیه خطای عمدی به خطای سنگین محلی برای ادامه بحث باقی نگذاشته اند. مطابق ماده ۲۱: در صورتی که ثابت شود تلف خسارت و یا تاخیر در تحویل ناشی از تعدی یا تفریط عامل حمل و نقل مرکب بوده است چه با قصد ایجاد تلف خسارت یا تاخیر و چه در اثر بی مبالاتی و با علم به اینکه تلف و خسارت یا تاخیر می تواند احتمالاً از آن ناشی شود عامل حمل و نقل مرکب نمی تواند از محدودیت مسئولیت پیش بینی شده در این کنوانسیون بهره مند شود.

در صورتی که محل ورود خسارت مشخص باشد (به فرض در بخش دریای خسارت وارد شده باشد) و متصدی حمل و نقل مربوط مرتکب تقصیر سنگین باشد در این صورت متصدی حمل و نقل دریایی مطابق معاهده لاهه برخوردار از سقف مسئولیت خواهد بود در حالی که مسئولیت عامل مطابق کنوانسیون ژنو بدون حق استفاده از سقف مسئولیت خواهد شد. به عبارتی دیگر مسئولیت عامل تابع کنوانسیون ژنو خواهد بود و نه کنوانسیون حاکم بر حمل و نقل تک نوعی. بنابراین عامل نخواهد توانست از موارد معافیتی که کنوانسیون های حاکم بر حمل و نقل تک نوعی مقرر داشته اند استفاده کند (به عنوان مثال

موارد معافیتی را می توان نام برد. که کنوانسیون لاهه در مورد متصدی حمل و نقل مقرر داشته است).

یکی از وجوه افتراق عامل حمل و نقل مرکب با کمیسیون حمل و نقل در حقوق فرانسه همین است که مسئولیت کنوانسیونر حمل و نقل در حد مسئولیت متصدی حمل و نقل است او از موارد معافیتی که متصدی حمل و نقل مشمول آن است بهره مند می باشد در حالی که در مورد عامل حمل و نقل مرکب چنین نیست. (۲۱)

قرارداد حمل و نقل مرکب از یک طرف بین فرستنده و از طرف دسگر عامل حمل و نقل مرکب منعقد می شود بنابراین طرح رفع خیارت بر مبنای قراردادی باید علیه عامل حمل و نقل صورت گیرد اوست که در محدوده قرارداد حمل و نقل مرکب پاسخگویی تقصیرات افراد واسطه و مامورین خود است ولی اگر چنانچه مسئول مستقیم ورود خسارت مشخص باشد ایا ذی حق در کالا می تواند به طور مستقیم علیه مسبب اصلی ورود خسارت طرح دعوی کند؟

کنوانسیون ژنو در ماده ۲۰ بند ۲ پاسخ مثبت به این پرسش می دهد:

در موردی که دعوی زیان ناشی از تلف یا خسارات وارد بر کالا یا تاخیر در تحویل علیه مامور یا نماینده عامل حمل و نقل مرکب یا هر شخص دیگری که عامل از خدمات او برای اجرای قرارداد حمل و نقل مرکب استفاده می کند اقامه شود چنانچه مامور یا نماینده موصوف ثابت کند که در محدوده وظایف خود عمل کرده است یا این شخص دیگر ثابت کند که در اجرای قرارداد عمل نموده است مامور یا نماینده یا شخص مذکور از معافیت ها و محدودیت های مسئولیت که عامل حمل و نقل مرکب به موجب این کنوانسیون از آن برخوردار است بهره مند خواهد شد.

این راه حل مشابه راه حلی است که در مورد کمیسیونری حمل و نقل در حقوق فرانسه پذیرفته شده است در حقوق فرانسه دعوی مالک کالا علیه متصدی حمل و نقل که کالا در زمان تصدی او دچار خسارت گردیده پذیرفته شده است.

وقتی که دعوی به طور مستقیم علیه مامور یا نماینده عامل حمل و نقل مرکب طرح می شود مطابق بند ۲ ماده ۲۰ آنها می توانند از موارد معافیت و محدودیت های مسئولیت عامل استفاده کنند. وقتی مامورین و واسطه ها از موارد معافیت و محدودیت های مسئولیت مربوط به عامل استفاده م یکنند منطقی است که مشمول محدودیت های مربوط

به موارد معافیت و محدودیت نیز بشوند. هم چنانکه بند ۲ ماده ۲۱ کنوانسیون مقرر داشته است.

علی رغم مفاد بند ۲ ماده ۲۰ چنانچه ثابت شود که تلف خسارت یا تاخیر در تحویل ناشی از تعدی تفریط مامور یا نماینده عامل حمل و نقل مرکب یا هر شخص دیگری که عامل از خدمات آن برای اجرای قرارداد حمل و نقل مرکب استفاده می کند بوده است. چه با قصد ایجاد تلف خسارت یا تاخیر چه در اثر بی مبالاتی و با علم به اینکه تلف خسارت یا تاخیر احتمالاً از آن ناشی شود آنها نمی توانند از محدودیت مسئولیت پیش بینی شده در این کنوانسیون بهره مند گردند.

معاهده ۱۹۸۰ ژنو از این جهت که تقصیر عمدی و سنگین عامل و نمایندگان و مامورین همگام با تحولات حقوق حمل و نقل است (سخت گیری نسبت به مسئولین حمل و نقل) اما از آن جهت که تقصیر عمدی و سنگین نمایندگان و ماموران را موجب سقوط حق تحدید مسئولیت عامل نمی داند و فقط موجب سقوط حق تحدید مسئولیت خود آنها می داند خیر بنابراین در چنین مواقعی تمایل افرادی ذی حق در کالا بر آن قرار خواهد گرفت تا به منظور گرفتن خسارت بیشتر علیه مامورین و نمایندگان و مقاطعه کاران طرح دعوی

کنند. در حالی که هدف در کنوانسیون جلوگیری از طرح این گونه دعاوی بوده است و این از نقاط ضعف کنوانسیون به شمار می رود.

بنابراین مطابق کنوانسیون ژنو افراد ذی حق در کالا حق طرح دعوی مستقیم علیه مسبب اصلی ورود خسارت را دارند ولی برای اینکه دعوی پذیرفته شود آیا دعوی باید مطابق قانون یا کنوانسیون بین المللی حاکم بر حمل و نقل تک نوعی قابل پذیرش باشد؟ به عنوان مثال در حمل و نقل دریایی حق اقامه دعوی به مالک کالا و گیرنده کسانی که نامشان روی بارنامه قید شده تعلق دارد بنابراین فرستنده ای که کمیسیونر حمل و نقل به حساب او عمل نموده و نام فرستنده مزبور در بارنامه قید نشده بلکه کمیسیونر به عنوان مالک کالا در بارنامه قید شده حق دعوی مستقیم علیه متصدی حمل و نقل دریایی را نخواهد داشت. همین قاعده در مورد حمل و نقل هوایی و ریلی نیز صادق است مطابق کنوانسیون CIM فقط فرستنده و گیرنده حق اقامه دعوی علیه راه آهن را دارند ثالثی که نامش به روی راه نامه قید نشده ولو اینکه مالک واقعی کالا هم باشد حق اقامه دعوی علیه متصدی حمل و نقل ریلی را ندارد.

بنابراین نتیجه گیری می شود که حسب مورد فرد ذی حق در کالا قادر به طرح دعوی علیه مسبب اصلی خسارت نخواهد بود زیرا نامش به روی راه نامه یا بارنامه قید نشده است

و الزاماً باید به طرح دعوی علیه عامل بسنده کند مگر اینکه عامل حق اقامه دعوايش را به او واگذار کند.

به هر حال اشخاص ذی حق در کالا (مثل گیرنده ای که نامش در بارنامه قید نشده یا ثالثی که اجرای قرارداد حمل و نقل موجب ورود خسارت به او شده ...) حق اقامه دعوی مسئولیت مدنی را (غیر قراردادی) علیه عامل دارند که در هر حال کنوانسیون ژنو حاکم خواهد بود. مطابق ماده ۲۰ کنوانسیون: معافیت ها و محدودیت های مسئولیت مقرر در

این کنوانسیون در کلیه دعاوی که علیه حمل و نقل مرکب در مودر زیان ناشی از تلف یا خسارت وارد بر کالا یا در مورد تاخیر در تحویل آن اقامه می گردد اعم از اینکه دعوی مبتنی بر مسئولیت قراردادی قهری یا بر مبنای دیگری باشد مجری است.

با توجه به بحث انجام شده باید گفت چنانچه فرستنده متحمل ورود زیانی باشد باید زیان وارده را ثابت کرده و در صورت امکان زمان ورود آن را نیز مشخص کند در آن صورت عامل مسئول زیان وارده خواهد بود مگر اینکه او ثابت کند که تقصیری مرتکب نشده و رعایت کلیه احتیاط های معقول رانیز نموده است در غیر این صورت یعنی در صورت



وجود مسئولیت از حق تحدید مسئولیت بهره مند خواهد شد مگر اینکه مرتکب تقصیر عمدی یا سنگین شده باشد.

### ۳\_ اعلام ارزش کالا

با اعلام ارزش سقف مسئولیت قانونی ساقط می شود. اعلام قیمت کالا یعنی توافق طرفین قرارداد در میزان غرامت پرداختی بنابراین اعلام قیمت کالا نیز موجب یقوت یقف قانونی است. اما سوالی که در این رابطه مطرح می باشد این است که آیا اعلام به طور لزوم باید صریح و به صورت کتبی در بارنامه قید شده باشد یا خیر؟ در پاسخ سندی دیگر غیر از بارنامه مثل رسید بارگیری صورت گیرد اگر چه در بارنامه وارد نشده باشد. (۲۲)

قبولی این اعلام نیز مقید به مکتوب بودن آن نیست و می تواند به صورت ضمنی صورت گرفته باشد. به عنوان مثال تهیه بیمه نامه توسط عامل. (۲۳) اعلام ارزش کالا موجب افزایش مبلغ کرایه است و افزایش کرایه حکایت از اعلام قیمت کالا را توسط مالک دارد. پیش پرداخت از سقف قانونی توسط عامل پذیرش ضمنی سقوط سقف مقرر قانونی توسط عامل است. (۲۴)

## نحوه محاسبه خسارت

در تعیین خسارت وزن ناخالص کالای خسارت دیده و مفقود شده یا تعداد بسته های

خسارت دیده معیار محاسبه قرار می گیرد. در صورتی که بسته معیار محاسبه بوده و حمل

و نقل توسط کانتینر صورت گرفته باشد. مطابق ماده ۱۸ بند ۲ کنوانسیون که همانا تایید

رویه قضایی پیشین در فرانسه است چنانچه قید شده باشد که عامل فلان تعداد کانتینر

تحویل گرفته است در این صورت هر کانتینر یک واحد تلقی گردیده و در مواردی که

قید شده یک کانتینر حاوی فلان بسته تحویل گرفته شده است در این صورت هر بسته به

عنوان یک واحد تلقی خواهد شد.

برخلاف سایر کنوانسیون ها که به طور عمده طلا را به عنوان واحد پول معیار قرار داده اند

کنوانسیون ژنو حق برداشت ویژه (DTS) را واحد پول قرار داده است. مبلغ حق برداشت

ویژه (DTS) بر اساس سبدهی که از شانزده پول خارجی تشکیل شده به دست می آید.

مبحث دوم. حقوق عامل حمل و نقل

طرف قرارداد عامل حمل و نقل مرکب یعنی صاحبان کالا ملزم به انجام یک سری موارد می باشند که در غیر این صورت عامل بر حسب مورد دارای حق دریافت غرامت و مراجعه به آنها حق تخلیه و تحویل دادن کالا و دریافت کرایه یا حق حبس خواهد بود.

بنابراین در قرارداد حمل و نقل مرکب صاحبان کالا نه تنها ملزم به پرداخت کرایه می باشند بلکه متعهد به رعایت مواردی نیز می باشند که عدم رعایت آنها موجب ایجاد امتیاز برای عامل می شود. این امتیازات یا به عبارتی دیگر الزامات صاحبان کالا عبارتند از:

#### الف. دریافت کرایه

کرایه عوض تعهد عامل به جابه جایی کالا در قرارداد حمل و نقل مرکب است. این مبلغ مشتمل بر اجرت عامل هزینه های حمل و نقل دیگر هزینه های فرعی است که به عهده صاحب کالا می باشد. هزینه فرعی مثل هزینه ناشی از نگهداری و هزینه های غیرقابل پیش بینی در هنگام تنظیم قرارداد نظیر هزینه ناشی از تصمیمات مقامات اداری که به عهده صاحب کالا است.

این مبلغ به عامل تعلق داشته و باید در هر صورت پرداخت شود به طور معمول عاملان حمل و نقل با قید شرط حق دریافت کرایه را بدون توجه به سرنوشت کالا برای خود محفوظ می داند. بنابراین در صورتی که جریان حمل به هر دلیلی (جز موردی که ناشی از تقصیر عامل حمل و نقل است) منقطع شود عامل حق دریافت کرایه را خواهد داشت.

قابل ذکر است که در مورد نوع پول طرفین قرارداد دارای حق انتخاب می باشند.

ب. حق بررسی کالا و دریافت غرامت نسبت به اظهارات نادرست صاحبان کالا

بارنامه حاوی یک سری اطلاعات کلی در خصوص کمیت و کیفیت کالای موضوع حمل می باشد. این اطلاعات به ویژه از آن جهت حائز اهمیت است که بارنامه رسید دریافت کالا توسط عامل به نحوی که در آن قید شده می باشد. بر اساس همین اطلاعات است که مبلغ کرایه تعیین می شود. کنترل وضعیت کالا در ابتدا و انتها از حقوق عامل است. اما این بررسی در عمل آسان نیست به ویژه اگر کالا در کانتینر با وسائل مشابه قرار گرفته باشد. بنابراین گهگاهی وسوسه تقلب به فرستنده دست می دهد او با اعلام رقمی کمتر از ارزش کالا یا با مخفی کردن طبیعت کالا سعی می کند کرایه کنترل کمتری بپردازد. به هر حال فرستنده مسئول صحت اظهارات خود در مقابل عامل است. عواقب ناشی از

اظهارات نادرست و ناکافی و نیز عدم اظهارات به عهده فرستنده است. او باید از عامل بابت خسارات ناشی از موارد فوق رفع خسارت کند. اگر چه این وضعیت در میزان مسئولیت عامل در مقابل ثالث دارنده بارنامه با حسن نیت بی تاثیر است. در حقوق فرانسه چنانچه عدم صحت اظهارات فرستنده عمدی باشد قانون به عدم مسئولیت متصد حمل و نقل در مورد کسری و زیان ناشی از مخفی کاری فرستنده قائل است. البته شرط با بهره مندی متصدی حمل و نقل از این امتیاز این است که او دارای حسن نیت باشد (۲۵)

مطابق بند ۲ ماده ۱۲ معاهده ژنو جبران زیان وارد بر عامل حمل و نقل مرکب که ناشی از عدم صحت یا فقدان نکات مذکور در بند ۱ این ماده است به عهده فرستنده خواهد بود. مسئولیت فرستنده حتی در صورت انتقال سند حمل و نقل مرکب به شخص ثالث به حال باقی می ماند. حق اخذ غرامت برای عامل حمل و نقل مرکب به هیچ وجه مسئولیت او را بر اساس قرارداد حمل و نقل در مقابل سایر اشخاص به جز فرستنده محدود نمی کند.

و مطابق ماده ۲۲ معاهده ژنو:

فرستنده هنگامی مسئول زیان وارد به عامل حمل و نقل مرکب است که ثابت شود زیان وارده ناشی از تقصیر یا غفلت فرستنده ماموران یا نمایندگان او که در اجرای وظایفشان

عمل م یکنند باشد . چنانچه ثابت شود که زیان وارده ناشی از تقصیر یا غفلت ماموران یا نمایندگان فرستنده است آنها مسئول زیان وارده هستند.

ج \_ حق تخلیه و بی اثر ساختن کالاهای خطرزا

صاحب کالا موظف است تا کیفیت خطرناک کالا را به عامل خبر دهد. در صورت تصور صاحب کالا و چنانچه خود عامل هم نتواند به کیفیت خطرزایی کالا در هنگام یا بعد از تحویل گرفتن پی ببرد عامل حق تخلیه منهدم کردن یا بی اثر کردن کالاهای مزبور را دارد بدون اینکه از این بابت ملزم به جبران خسارت باشد. فرستنده مسئول زیان ناشی از ارسال چنین کالایی می باشد. اثبات اینکه امکان پی بردن به کیفیت خطرناک کالا برای عامل وجود داشته یا خیر به عهده ذی حق در کالا است.

مطابق ماده ۲۳ معاهده ژنو ۱۹۸۰ : قواعد ویژه در مورد کالاهای خطرناک.

۱\_ فرستنده کالای خطرناک به طریق مقتضی خطرناک بودن آن را با علامت گذاری یا نصب نشانه مشخص می کند.

۲\_ فرستنده هنگامی که کالای خطرناک را در اختیار عامل حمل و نقل مرکب قرار می دهد باید عامل حمل و نقل مرکب را از کیفیت خطرناک کالا و در صورت لزوم از اقدامات احتیاطی که باید به عمل آید مطلع سازد چنانچه فرستنده تعهد مزبور را انجام ندهد و عامل حمل و نقل مرکب نیز به نحو دیگری به کیفیت خطرناک کالا آگاهی نیابد:

الف . فرستنده در مقابل عامل مسئول زیان ناشی از ارسال چنین کالاهایی است.

ب . کالاهای مزبور در هر لحظه حسب مقتضیات قابل تخلیه انهدام یا بی خطر شدن هستند بدون اینکه غرامتی از این بابت پرداخت شود.

۳\_ در مواردی که مقررات قسمت ب بند ۲ این ماده قابل اجرا نباشد یا نتواند مورد استفاده قرار گیرد چنانچه کالای خطرناک اشخاص یا اموال را در معرض خطر واقعی قرار دهد حسب مقتضیات می توان کالاهای مزبور را تخلیه منهدم یا بی خطر نمود بدون اینکه غرامتی از این بابت پرداخت شود به استثنای مواقعی که تعهد به مشارکت در خسارت مشترک وجود داشته باشد یا اینکه عامل حمل و نقل مرکب حسب مقررات ماده ۱۶ مسئول باشد.

د. حق مراجعه به فرستنده برای هزینه های اضافی و خسارات ناشی از بسته بندی نامناسب

بسته بندی کالا وظیفه ای است به عهده صاحب کالا او باید کالا را به طرز مناسبی بسته

بندی کرده در صورت قصور در انجام آن باید از عهده خسارات و هزینه های اضافی

ناشی از آن برآید. اگر چه کانتینر محافظ خوبی برای کالا محسوب می شود و از این

جهت عاملی در جهت صرفه جویی هزینه های بسته بندی به حساب می آید اما موجب

صرف نظر کردن از باربندی درست در آن نیست. چنانچه کانتینر متعلق به عامل نباشد،

وظیفه بارچینی در آن به عهده فرستنده است که در صورت اهمال باید جوابگویی

خسارات و زیان وارد بر عامل باشد.

ه\_ تحویل دادن کالا

تحویل دادن عملی حقوقی است که با انجام آن مسئولیت عامل پایان می گیرد. گیرنده

ملزم به تحویل گرفتن کالا است و اگر نه عاملی می تواند به هزینه و مسئولیت او اقدام به

تخلیه کند. در قواعد عام حمل و نقل غالب کشورها در راستای اعمال این حق تخلیه کالا

و فروش آن از طریق مزایده پس از مهلت معینی پیش بینی شده است. به عنوان مثال در

حقوق حمل و نقل فرانسه در صورت امتناع گیرنده از تحویل گرفتن کالا بعد از انقضای



شش ماه از ارسال اخطاریه مبنی بر ورود کالا فروش کالا از طریق مزایده پیش بینی شده است. (۲۶)

مطابق قسمت دو و سه ماده ۱۴ معاهده ژنو در مواردی که گیرنده از تحویل گرفتن کالا امتناع می کند قرارداد کالای در اختیار وی مطابق قرارداد حمل و نقل مرکب قوانین یا عرف تجاری حاکم در محل تحویل یا تحویل به یک مقام ذی صلاح یا شخص ثالثی که مطابق مقررات حاکم در محل تحویل کالا باید به او سپرده شود پیش بینی شده است.

معمولاً عوامل حمل و نقل مرکب برای حصول اطمینان در وصول کرایه و سایر هزینه های مرتبط با حمل کالا با درج شرط در قراردادهای حمل و نقل مرکب تضمین لازم از جمله حق حبس کالا را در مقابل گیرنده خارجی پیش بینی می کنند. اشکالی که در این مورد عامل ممکن است با آن مواجه شود این است که اجرای حق حبس می تواند با قواعد و نظم عمومی کشور محل اجرای حق در تعارض قرار گیرد.

به هر حال عدم پیش بینی راه حل مناسبی در این زمینه از نقاط ضعف کنوانسیون به شمار می رود.

## نتیجه گیری

در روابط مالک کالا و عامل حمل و نقل مرکب در صورت ورود خسارت و اثبات آن توسط مالک عامل مسئول است مگر اینکه ثابت کند که رعایت اقدامات معقول را کرده است. در عمل امکان اثبات رعایت اقدامات معقول مگر با تعیین علت خسارت ممکن نیست. بنابراین عامل ملزم به تعیین علت خسارت است. در حالتی که علت نامشخص است او جوابگو بوده و در صورتی که علت ناشی از طبیعت کالا فرستنده یا گیرنده یا قوه قاهره است فاقد مسئولیت است. در صورت احراز مسئولیت عامل جبران آن دارای سقف تعیین شده است. این سقف بر حسب اینکه محل ورود خسارت مشخص باشد یا نامشخص مسیر دارای بخش دریایی و آبهای داخلی باشد یا فاقد آن نیز اینکه خسارت در نتیجه تاخیر حاصل شده باشد یا خیر متفاوت است. رعایت سقف در تمامی دعاوی اعم از قراردادی و غیر قراردادی مجری است مگر اینکه عامل مامور یا نماینده او مرتکب تقصیر عمدی یا سنگین شده باشند با توجه به این نقطه شعف که تقصیر عمدی یا سنگین نماینده و مامور موجب عدم تحدید مسئولیت عامل نیست. شرط عدم و شرط تحدید مسئولیت و مبلغ غرامت باطل و شرط افزایش مسئولیت و مبلغ غرامت صحیح است. قلمرو زمانی مسئولیت با تحویل گرفتن و تحویل دادن کالا که عملی حقوقی و ارادی است شروع و پایان می گیرد. این عمل می تواند با زمان صدور بارنامه و تخلیه کالا منطبق با متفاوت باشد. بدین

ترتیب معاهده ژنو با قائل شدن مسئولیت به طور نسبی سنگین برای عامل صاحبان کالا را مجاز به طرح دعوی علیه عامل یا شخص مسبب می داند. عوامل حمل و نقل مرکب نیز در قبال مسئولیت یادشده حق دریافت کرایه بررسی کالا و دریافت غرامت در صورت اظهارات نادرست و یا عدم اظهار راجع به وضعیت کالا توسط فرستنده و نیز در مواردی حق تخلیه و خنثی ساختن کالای خطرزا و همچنین حق تحویل دادن و گهگاهی حق حبس کالا را دارند.

از بررسی انجام شده ملاحظه می شود که عامل حمل و نقل مرکب واسطه ای بین مالک کالا و متصدیان حمل و نقل است بنابراین متفاوت از متصدی حمل و نقل است. خلاء حقوقی موجود در این زمینه در حقوق داخلی محسوس است. به هر حال در غیاب قواعد خاص به نظر می رسد که اگر شخصی اقدام به انعقاد قرارداد حمل و نقل مرکب نماید همانند متصدی حمل و نقل مشمول قواعد مربوط به ویژه مواد ۳۸۶، ۳۸۷ و ۳۸۸ قانون تجارت می شود.