

آثار مسئولیت تبعی متصدی حمل و نقل اولیه و ثانویه دریایی کالا در قانون دریایی ایران و کنوانسیون‌های لاهه، هامبورگ و روتردام

تاریخ دریافت: ۹۹/۳/۱۲

تاریخ پذیرش: ۹۹/۷/۱۶

نوع مقاله: پژوهشی

حسین صالحی^۱

مسعود رضا رنجبر^۲

قوام کریمی^۳

دارپوش بابایی^۴

چکیده

زمینه و هدف: از مهمترین موارد مسئولیت، مسئولیت حقوقی متصدی حمل و نقل دریایی است، اما مواقعی که متصدی حمل و نقل اولیه کالا با انعقاد قرارداد، حمل کالا را به صورت کلی یا جزئی به متصدی حمل و نقل دیگری واگذار می‌نماید، در صورت بروز خسارت به کالا یا تأخیر در تحویل کالا، مسئولیت مدنی به تبع اعمال متصدی ثانوی برای متصدی اولیه ایجاد خواهد شد.

روش تحقیق: در این مقاله از روش توصیفی تحلیلی و در قالب کتابخانه‌ای با استفاده از کتب و مقالات موجود در این زمینه استفاده شده است.

یافته‌ها: صاحب کالا برای جبران خسارت بر اساس رابطه‌ی قراردادی حق مراجعه به متصدی ثانویه را دارد، هر چند برخی نظام‌های حقوقی مبنای مراجعه‌ی صاحب کالا به متصدی ثانویه را بر اساس قواعد عمومی مسئولیت مدنی (شبه جرم) تلقی می‌کنند. با این وجود، مسئول واقعی جبران خسارت متصدی ثانویه خواهد بود، هر چند مسئولیت متصدی اولیه و ثانویه تضامنی است، اما در صورت جبران خسارت توسط متصدی اولیه وی حق مراجعه به متصدی ثانویه را دارد، اما عکس این قضیه قابل توجیه نیست. **نتیجه‌گیری:** صاحب کالا برای جبران خسارت نیاز به اثبات تقصیر متصدی ثانویه ندارد و با احراز بروز خسارت، متصدی اولیه مسئول جبران خسارت می‌باشد و در صورتی که متصدی اولیه و ثانویه محکمه‌ی دیگری را به عنوان محکمه صالح فی مابین خود انتخاب کرده باشند، صاحب کالا باید به قرارداد پایبند باشد. **واژگان کلیدی:** مسئولیت تبعی، متصدی اولیه، متصدی ثانویه، کنوانسیون‌های بین‌المللی.

۱. دانشجوی دکتری تخصصی رشته حقوق خصوصی، واحد یاسوج، دانشگاه آزاد اسلامی، یاسوج، ایران.

۲. استادیار حقوق خصوصی، واحد شیراز، دانشگاه آزاد اسلامی، شیراز، ایران (نویسنده مسئول).

MasoudRezaRanjbar@gmail.com

۳. استادیار گروه حقوق، واحد یاسوج، دانشگاه آزاد اسلامی، یاسوج، ایران.

۴. استادیار گروه حقوق، واحد یاسوج، دانشگاه آزاد اسلامی، یاسوج، ایران.

مقدمه

حمل و نقل دریایی کالا در حقوق بین‌المللی را مقررات سه کنوانسیون عمده مختلف تنظیم می‌کند: کنوانسیون لاهه-ویزبی ۱۹۲۴، کنوانسیون هامبورگ ۱۹۸۷ و کنوانسیون اخیر التصویب روتردام ۲۰۰۸. لذا، کشورهای مختلف بسته به اینکه به کدام یک از این کنوانسیون‌ها ملحق شده باشند یا مقررات آن را وارد حقوق داخلی خود نموده باشند، حمل و نقل بین‌المللی کالا از طریق دریا را بر ساختارهای متفاوتی بنا نهاده‌اند. از شاخص‌های مهم توسعه‌یافتگی هر کشور که تاثیر بسزایی در فعالیت‌های اقتصادی، فرهنگی، اجتماعی آن کشور دارد، بخش حمل و نقل است. حمل و نقل دریایی در کنار سایر ویژگی‌های منحصربه‌فردش نقش بی‌بدیلی در توسعه‌ی تجارت بین‌المللی دارد، تا جایی که حدود ۹۵٪ کل کالاهای دنیا در تجارت بین‌الملل توسط دریا صورت می‌گیرد (رجائیان و همکاران، ۱۳۹۳: ۹۷). با توجه به خطرهای خاص حمل کالا در دریا مسئله‌ی اصلی حمل دریایی، تعریف و تعیین مسئولیت برای افراد متصدی حمل و نقل است، که در این راستا تعیین نوع عقد حمل و نقل و تحلیل ماهیت آن در شناخت مسئولیت متصدی موثر است. اگرچه نوشته‌های حقوقی و کتاب‌های متعددی حقوق، حمل و نقل را به طور کلی مورد توجه قرار داده‌اند، اما تعداد اندکی حقوق حمل و نقل دریایی را به شکل تطبیقی مورد توجه قرار داده و از حیث مسئولیت متصدی در قرارداد حمل و نقل کنوانسیون‌های متعدد را با هم مقایسه کرده‌اند. لذا، تحقیق حاضر قصد دارد به بررسی آثار مسئولیت تبعی متصدیان حمل و نقل اولیه ناشی از اعمال متصدی ثانویه دریایی کالا بپردازد. همچنین، نگارنده به دنبال یافتن پاسخ مناسبی برای این قبیل سوالات است: ۱- آیا صاحب کالا حق اقامه دعوی مستقیم برای جبران خسارت علیه متصدی ثانویه را دارد یا خیر؟ ۲- در صورتی که زیان دیده به متصدی اولیه مراجعه نماید، آیا لازم است تقصیر متصدی ثانویه را اثبات نماید؟ ۳- در صورت جبران خسارت، آیا هر کدام از متصدیان اولیه و ثانویه حق مراجعه به همدیگر را دارند؟

چنانچه هدف از مسئولیت تبعی متصدی اولیه ناشی از اعمال متصدی ثانویه حمایت از زیان دیده در مقابل اعسار خوانده اصلی دعوی (متصدی ثانویه) باشد، در این صورت مسئولیت متصدی حمل و نقل اولیه باید یک ابزار موقتی و فرعی به حساب آید و مسئول واقعی در این

صورت متصدی ثانویه خواهد بود؛ اما اگر بپذیریم مسئولیت متصدی اولیه وسیله‌ای برای تحمیل خطرات بر دوش متصدیان اولیه می باشد که معمولاً شرکت‌های تجاری به دلیل داشتن قدرت اقتصادی بالا با آن مواجه هستند، در واقع نباید متصدی حمل اولیه بتواند به متصدی ثانویه که مسئول واقعی خسارات است، مراجعه نماید.

۱) قرارداد حمل و نقل و مسئولیت متصدی

هر چند در قوانین مدنی و تجاری، تعریف دقیقی از قرارداد حمل و نقل نشده است، اما می توان گفت این قرارداد، عقدی است که بر مبنای آن، متصدی حمل و نقل در مقابل دیگری تعهد می کند که در ازای دریافت اجرت، کالاهایی را که تسلیم شده در محل دیگری تحویل دهد (ستوده، ۱۳۷۵: ۷۳). قرارداد حمل و نقل، قراردادی است که به موجب آن، متصدی حمل و نقل متعهد می گردد در ازاء دریافت کرایه، کالا یا مسافری را از نقطه‌ای به نقطه دیگر حمل نماید (فرد، ۱۳۸۷: ۸۲). با این وجود، با مذاقه در قوانین مختلف این نتیجه حاصل می گردد که چه بسا، قانونگذار ماهیت قرارداد حمل و نقل را به برخی از عقود معین ارجاع داده است. ماده ۳۷۸ قانون تجارت قرارداد حمل و نقل را تابع مقررات و کالت می داند، فلذا با پذیرش این حکم، مبنای مسئولیت متصدی به مانند مسئولیت و کیل، موضوع ماده ۶۶۶ قانون مدنی، تئوری تقصیر خواهد بود. با این وجود، پذیرش این نظر که قرارداد حمل و نقل تابعی از عقد و کالت باشد، با واقعیت‌های امروزی سازگار نیست، چرا که عقد و کالت، عقدی جایز بوده و مطابق ماده ۶۷۸ قانون مدنی با مرگ، منفسخ می گردد. در حالی که قرارداد حمل و نقل به عنوان یکی از مهم‌ترین قراردادهای تجاری، عقدی لازم بوده و احکام ویژه‌ای دارد، چگونه ممکن است تصور نمود که حجم عظیمی از کالاها با کشتی در حال حمل باشد و ناگهان به مرگ یا جنون یکی از طرفین، قرارداد حمل و نقل، منفسخ شود؟ در قانون تجارت با توجه به نحوه انشای ماده ۳۸۶ این قانون، به نظر می رسد در صورت تلف یا مفقود شدن کالا یا تأخیر در تحویل آن، متصدی از شرایط ضمن عقد تخطی نموده است، زیرا یکی از شرایط قرارداد حمل با متصدی حمل که به صورت حرفه‌ای به فعالیت تجاری می پردازد، این است که باید کالا را سالم و ایمن به مقصد برساند و گرنه در مقابل صاحب کالا مسئول خواهد بود؛ از ظاهر

همین تعهد نیز برمی‌آید، زیرا صاحب کالایی که در حمل و نقل کالای خود یک تاجر حرفه‌ای را به عنوان متصدی حمل برمی‌گزیند، بر این امر تکیه دارد که متصدی با توجه به تخصصی که دارد، باید کالا را سالم به مقصد برساند یا آن که خسارت وارده را جبران کند. بنابراین، مبنای مسئولیت موجود در ماده ۳۸۶ قانون تجارت با ثئوری تعهد ایمنی سازگار است. لذا در این ماده فقط کوشش متعارف نبوده، بلکه وی این نتیجه را تعهد نموده که کالاها را به مقصد برساند و نیز این تعهد ضمنی را در کنار تعهد اصلی متقبل شده که کالاها را سالم به مقصد برساند. بر این اساس، در صورت تلف کالا و یا ناقص و معیوب شدن آن‌ها، به تعهد مزبور عمل نشده و صرف عدم انجام تعهد، تقصیر محسوب می‌شود. در این صورت، صاحب کالا، معاف از اثبات تقصیر است. به همین جهت، در ماده ۳۸۶ قانون تجارت، ضرورتی به این نیست که زیان دیده تقصیر متصدی را ثابت کند، در مورد متصدی نیز اثبات امور متعارف برای نشان دادن بی‌تقصیری وی کافی نیست، زیرا راهایی متصدی از مسئولیت، اثبات یک علت خارجی است. بنابراین، مبنای این مسئولیت، تقصیر نمی‌باشد، مبنای آن را باید تعهد ایمنی دانست (رستمی، ۱۳۹۶: ۲۸).

۲) مبنای مسئولیت متصدی اولیه و ثانویه در مقابل صاحب کالا

برحسب تعیین مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل، ممکن است اثبات تقصیر بر عهده زیان دیده قرار گیرد یا وی از اثبات تقصیر معاف شود. هسته یک کنوانسیون حمل و نقل را مسئولیت متصدی شکل می‌دهد و اساسی‌ترین رکن سیستم مسئولیت شامل مبنای مسئولیت متصدی و تخمیل بار اثبات دعواست. در حقوق دریایی همواره بحث بر سر این نکته بوده که آیا مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی بر مبنای فرض تقصیر است یا فرض مسئولیت وی؟ در پرونده‌های مربوط به حمل و نقل دریایی کالا، موضوع اثبات تقصیر، مسئولیت و جبران خسارت همیشه مسئله‌ای است که حل آن به کنکاش نیاز دارد. حتی در پرونده‌هایی که در تعیین بار اثبات تقصیر تصمیم‌گیری شده است که مثلاً بر عهده فرستنده باشد، پیدا کردن دلیل قابل قبول جهت اثبات یا عدم اثبات قصور، کاری بس دشوار است. به این علت که فرستنده در لحظه‌ی ایجاد ضرر و زیان که معمولاً هم در حین سفر دریایی اتفاق

می‌افتد، در کشتی حضور ندارد، به همین دلیل هیچ منبع قابل اعتمادی در دسترس او نیست تا با اعتماد و با استناد به آن بتواند عدم تقصیر خود یا متصدی را ثبات کند و همچنین، ایجاد ضرر و زیان به کالا یا از بین رفتن آن‌ها یا تأخیر در رسیدن محموله، معلول چندین عامل بوده و نتیجتاً، اثبات این که کدام علت، عامل اصلی بروز خسارت بوده و به چه نحود زیان حاصله رخ داده است، عملیاتی پیچیده بوده و برای کسی که در کشتی نیست، می‌تواند غیر ممکن باشد (آذر مهر، ۱۳۹۲: ۴۶). در حقوق ایران، به موجب ماده ۵۵ قانون دریایی مصوب ۱۳۴۳: «کشتی و متصدی باربری هیچ‌کدام مسئول فقدان یا خسارت ناشی از عدم قابلیت دریانوردی نخواهد بود مگر آنکه از طرف آنها در آماده نمودن کشتی برای دریانوردی و تأمین احتیاجات آن از نظر کارکنان و تجهیزات و تدارکات کافی و مناسب کردن انبارها و سردخانه‌ها و کلیه قسمت‌های دیگر کشتی که کالا در آن حمل می‌شود و همچنین، مواظبت حمل طبق بند یک ماده ۵۴ سعی و اهتمام کافی مبذول نشده باشد. هرگاه فقدان و یا خسارت وارده در نتیجه عدم قابلیت دریانوردی باشد، متصدی باربری و یا اشخاص دیگری که به استناد این ماده ادعای معافیت از مسئولیت می‌نمایند، ملزم‌اند که اعمال سعی و مراقبت را از ناحیه خود ثابت کنند». لذا، این ماده فرض تقصیر را برای متصدی حمل و نقل به رسمیت می‌شناسد (امید، ۱۳۵۳: ۲۸۶) که با اثبات بی‌تقصیری توسط متصدی، وی از مسئولیت معاف می‌شود. با این وجود، چهار گونه مسئولیت برای متصدی حمل شناخته شده است: مسئولیت مبتنی بر تقصیر اثبات شده، مسئولیت مبتنی بر فرض تقصیر، مسئولیت مبتنی بر فرض مسئولیت محض (هاشمی‌زاده، ۱۳۷۸: ۱۶۱). در سیستم مبتنی بر تقصیر اثبات شده، اصل عدم تقصیر متعهد است و مدعی باید تقصیر وی را ثابت نماید. سیستم مبتنی بر فرض تقصیر، تقصیر متعهد مفروض تلقی می‌شود و وی می‌تواند با اثبات عدم تقصیر خود، از مسئولیت فرار کند. سیستم مبتنی بر فرض مسئولیت، متعهد به صرف اثبات بی‌تقصیری از مسئولیت معاف نمی‌شود، بلکه باید قابل انتساب بودن علت وقوع خسارت و خارجی بودن آن را با ذکر عامل ورود خسارت اثبات نماید. و در مسئولیت مطلق، متعهد در هر صورت مسئول است و اثبات قوه قاهره هم معاف‌کننده نیست (تقی‌زاده و احمدی، ۱۳۹۴: ۴۴۶). قانون تجارت ایران در ماده ۳۸۸ به طور کلی بیان نموده متصدی حمل و نقل مسئول حوادث و تقصیرات در مدت

حمل و نقل واقع شده اعم از اینکه خود مباشرت در حمل داشته یا حمل و نقل کننده دیگری را مأمور کرده باشد، لکن در خصوص تعهدات متصدی حمل و نقل ثانویه مقرراتی وضع ننموده است. لذا، در مواردی که مقررهای در خصوص متصدی ثانویه ذکر نشده و همچنین، در قرارداد هم تصریحی به انجام تعهد به وسیله خود متعهد (متصدی اولیه) یا دیگری ندارد، باید گفت که در صورت بروز خسارت به کالا، طرف قرارداد تقصیر نموده است؛ چرا که متصدی حمل، به تعهد خود عمل نکرده و لذا مقصر است و این تقصیر، به نمایندگی متعهد اصلی واقع می‌شود، چرا که متعهد اصلی، در مقابل طرف دیگر قرارداد (فرستنده) ملزم به انجام تعهد بوده، چه خودش به انجام آن اقدام نماید و چه دیگری را به جای خود بگمارد، مگر آن که ثابت نماید علت حادثه منتسب به او و خدمه او نیست یا ناشی از حادثه‌ای بوده که در وقوع آن تقصیری نداشته است (ماده ۳۸۶ قانون تجارت) و لذا، مسئولیت وی از نوع تعهد به نتیجه می‌باشد. مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل در هر یک از این سه کنوانسیون لاهه، هامبورگ و روتردام، در عین اینکه بر زمینه تقصیر قرار گرفته است، متفاوت است. در خصوص مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل در مقررات لاهه و به تبع آن، قانون دریایی ایران اختلاف نظر وجود دارد و اکثراً معتقدند بر فرض تقصیر استوار شده است. در حالی که مسئولیت در مقررات هامبورگ مبتنی بر فرض مسئولیت است، مقررات روتردام در عین اینکه مسئولیت را بر فرض تقصیر استوار ساخته، اما تفصیلاً بار اثبات دعوی را در هر یک از مراحل اثبات ادعا به طور متعادل میان مدعی و متصدی تقسیم نموده است و لذا می‌توان گفت ساختاری نو در اختصاص بار اثبات دعوی و تعیین مبنای مسئولیت بنا نهاده است. از حیث مسئولیت متصدی و معافیت‌های آن، در حالی که کنوانسیون لاهه و قانون دریایی ایران، معافیت‌ها را در ۱۷ مورد احصا نموده بودند، مقررات هامبورگ با برقراری یک قاعده کلی در تعیین مبنای مسئولیت، معافیت‌ها را به جز در مورد آتش‌سوزی و تلاش برای نجات جان افراد لغو نمود. اما مقررات روتردام بار دیگر به احصای موارد معافیت پرداخت و در عین حال، معافیت از تقصیر در دریانوردی و اداره کشتی را لغو نمود و بعلاوه، بند خ ماده ۳ کنوانسیون لاهه که یک معافیت کلی با عنوان «سایر مواردی که متصدی یا کارکنانش تقصیر نداشته باشند» و بسیار مورد انتقاد بود، در قالب نظام اختصاص بار اثبات اصلاح گردید. همچنین، در حالی

که مقررات لاهه اشاره‌ای به امکان مطالبه خسارت ناشی از تأخیر در تحویل ننموده بودند و این مسأله باعث تشتت در آرای دادگاه‌ها شده بود، مقررات هامبورگ و روتردام صراحتاً آن را در ردیف خسارت‌های قابل مطالبه اعلام کردند.

۳) آثار مسئولیت تبعی متصدی حمل و نقل اولیه در روابط بین وی و زیان دیده

اولین اثر مسئولیت مدنی متصدی حمل و نقل اولیه این است که زیان دیده می‌تواند به وی مراجعه نماید و در مسئولیت مدنی از این نوع امروزه اصولاً حقوقدانان اثبات تقصیر متصدی حمل ثانویه را لازم نمی‌بینند و در نتیجه، لزومی ندارد زیان دیده علیه متصدی حمل ثانویه هم طرح دعوی نماید. کافی است زیان دیده ثابت نماید خسارت ناشی از فعل متصدی ثانویه بوده که در محدوده وظیفه خود سبب خسارت شده، ولی برخی معتقدند نیاز نیست که زیان دیده تقصیر متصدی ثانویه را ثابت نمایند و متصدی اولیه نمی‌تواند با اثبات اینکه مرتکب تقصیر نشده، از زیر بار مسئولیت فرار کند؛ برخی دیگر از نظام‌های حقوقی مثل سوئیس، اتریش معتقدند متصدی حمل و نقل اولیه (متبوع) این فرصت را دارد که با اثبات این که مرتکب تقصیری نشده، از مسئولیت معاف گردد.

حال این سوال مطرح می‌شود که اگر متصدی اولیه با اثبات عدم تقصیر نتواند از زیر بار مسئولیت شانه خالی کند، آیا با اثبات وجود فورس ماژور می‌تواند از خود سلب مسئولیت نماید یا خیر؟ برخی از حقوقدانان با دیدگاه سختگیرانه این امکان را نفی نموده‌اند، در حالی که با اثبات اینکه یک حادثه خارجی غیرقابل پیش‌بینی و غیرقابل اجتناب مسبب زیان بوده، می‌توان مسئولیت متصدی اولیه را منتفی کرد.

۳-۱) حق رجوع زیان دیده به متصدی ثانویه

اثر مسئولیت متبوع ناشی از عمل تابع این است که زیان دیده بتواند به تابع (متصدی ثانویه) مراجعه کند اگر هدف از تعیین مسئولیت برای متصدی اولیه، حمایت از زیان دیده در مقابل متصدی ثانویه باشد، زیان دیده می‌تواند به ایشان نیز مراجعه نمایند و در این حالت، حتی اگر زیان دیده علیه متصدی حمل اولیه طرح دعوی کند، برای مراجعه زیان دیده به ثانویه

نیاز به عدم جبران خسارت توسط متصدی اولیه نیست، بلکه در این فرض دین واقعی بر ذمه متصدی ثانویه قرار می‌گیرد که فعل زیان‌بار را مرتکب شده است. اما اگر بگوییم که هدف از تعیین مسئولیت متصدی اولیه، حمایت از متصدی ثانویه بوده، در این صورت متصدی ثانویه نه تنها در مقابل زیان‌دیده مسئول نیست و زیان‌دیده حق مطالبه خسارات از وی را ندارد، بلکه متصدی ثانویه در مقابل متصدی اولیه هم هیچ مسئولیتی نداشته و اگر زیان‌دیده به متصدی اولیه مراجعه نمود، ایشان پس از جبران خسارت زیان‌دیده، حق مراجعه به متصدی ثانویه نخواهد داشت و دین واقعی بر ذمه متصدی اولیه بوده است. در حمل‌ونقل دریایی، تمایز میان متصدی اولیه (مباشراً) و متصدی واقعی، از اهمیت بسزایی برخوردار است. این مسئله به‌ویژه در خصوص میزان مسئولیت هر یک از این دو، می‌تواند مورد توجه قرار بگیرد.

به عنوان یک نقطه شروع، در یک قرارداد میان شخص ارسال‌کننده (معمولاً صاحب کالا) و متصدی حمل، مسئولیت به شکل سنتی برعهده ی متصدی حمل، فرض می‌شود؛^۱ البته، تا جایی که ضرر پدید آمده ناشی از تقصیر متصدی باشد. مسئله‌ای که مورد دعاوی حقوقی متعددی مطرح می‌شود، این است که حمل بار را متصدی حمل، شخصاً به انجام نمی‌رساند. اصل کلی اینست که در چنین شرایطی نیز، متصدی حمل اولیه از مسئولیت معاف نباشد. این مطلب در حقوق انگلستان نیز مورد تایید قرار گرفته است. پس در صورتی که متصدی حمل با شخص دیگری نیز قرارداد منعقد کند (که معمولاً این چنین است)، متصدی اولیه همچنان عنوان متصدی حمل را خواهد داشت.

کنوانسیون بین‌الملل حمل کالا نیز (ژنو ۱۹۵۶) به‌ویژه در ماده ۳ بر این موضوع تاکید ورزیده است. ماده ۳ آن، به‌صراحت می‌گوید: متصدی حمل، مسئول افعال و ترک فعل‌هایی است که خدمه و کارکنان آن و دیگر افرادی که از طریق وی این عملیات حمل را انجام می‌دهند، خواهد بود.

در قضیه آکولن و شرکت حمل والانا^۲ در یکی از دادگاه‌های انگلستان، این مسئله

1. Liability of Maritime Carriage Intermediaries

2. Aquilo & V. Vallana case

(واسطه‌های حمل) به طور مفصل مورد بحث قرار گرفته شده است. در این قضیه، دو شرکت یاد شده با یک شرکت هلندی (شرکت بین‌المللی نیلسون) قراردادی را منعقد کرده‌اند که طی آن، شرکت نیلسون محموله ۸۹۳ بسته از موارد «ناتروسول هیدروکسی تی سوز» را از هلند به انگلستان حمل نماید. مبنای ادعای خواهان، قراردادی است که طی آن، یک مبلغ مقطوع برای کل عملیات حمل (هم دریایی و هم زمینی) تا رسیدن به مقصد نهایی (دروارنتون انگلستان) مقرر شده است. به طور معمول، متصدی حمل (شرکت نیلسون) برای انجام عملیات از شرکت تی ل (T I) و نیز شرکت (MT) برای عملیات حمل کمک می‌گیرد. متصدی، قراردادی با این شرکت‌ها منعقد کرده بود که کالاها را در بندر تحویل بگیرند و آنها را به مقصد نهایی‌اش در وارنتون انگلستان برسانند. در قرارداد میان شرکت آکولن با نیلسون مقرر شده بود که متصدی (شرکت نیلسون) می‌تواند متصدیان حمل دیگری را برای انجام عملیات به کار بگیرد.

دادگاه بیان داشت که با توجه به ماهیت و مبنای تصدی که از طریق قرارداد پدید آمده است، واسطه‌های حمل به وسیله متصدی اولیه (نیلسون) به کار رفته‌اند و نیز این که با یک مبلغ مقطوع^۱ باید عملیات حمل انجام شود، دادگاه را به این سمت هدایت می‌کند که باید طرف قرارداد «نیلسون» را به عنوان متصدی اصلی بدانیم و مسئولیت اولیه و اصلی را باید بر دوش وی نهاد. بنابراین، این که آکولن مسئولیت حمل کالاها (در دریا و در خشکی) را بر عهده نیلسون قرار داده (از هلند به وارینتن انگلستان) بیانگر این مطلب است که مسئولیت در درجه اول بر دوش شرکت نیلسون است که مسئولیت اصلی حمل را بر عهده گرفته است. دادگاه بیان داشت با وجود توافق شرکت آکولن و نیلسون مبنی بر این که عملیات حمل ممکن است توسط دیگر متصدیان به انجام برسد، به این نتیجه رسیده است که مسئولیت اولیه بر عهده نیلسون است و باید در مقابل شرکت آکولن، مسئول کلیه خسارات وارده به کالا در طی فرآیند حمل، شناخته شوند. بنابراین، همانطور که پیشتر توضیح داده شد، محاکم قضایی نیز بر مسئولیت اولیه و اصلی متصدیان اولیه (شرکت‌های واسطه حمل) تاکید کرده‌اند.

1. All-in-fee charge

۳-۲) حق رجوع متصدی حمل و نقل اولیه و ثانویه به یکدیگر

یکی از مسائلی که در بحث مسئولیت مدنی تبعی ناشی از عمل دیگر قابل طرح است، حق رجوع هر یک از مسئولین به همدیگر می‌باشد. بنابراین، اگر زیان دیده به متصدی اولیه رجوع کند، آیا وی حق رجوع به متصدی ثانویه دارد؟ اگر زیان دیده به متصدی ثانویه رجوع کند، آیا وی حق مراجعه به متصدی اولیه خواهد داشت؟ و اثر عملی این موضوع وقتی نمایان می‌شود که اعتقاد به مسئولیت تضامنی هر دو در مقابل زیان دیده وجود داشته باشد.

ماده ۳۸۸ قانون تجارت مقرر می‌دارد که متصدی حمل و نقل اولیه مسئول حوادث و تقصیراتی که در مدت حمل و نقل واقع شده، اعم از اینکه خود مباشرت در حمل و نقل کرده یا حمل و نقل کننده دیگری را مامور کرده باشد، بدیهی است که در صورت اخیر، حق رجوع او به متصدی حمل و نقلی که از جانب او مامور شده، محفوظ است. طبق ماده‌ی مذکور در صورتی که متصدی حمل و نقل اولیه خسارات زیان دیده را جبران نمایند، ایشان حق مراجعه و طرح دعوی علیه متصدی حمل و نقل ثانویه برای گرفتن مبلغ پرداختی را دارد؛ لکن قانونگذار عکس این قضیه را صادق ندانسته و بر اساس این مقرر قانونی، مسئول نهایی و واقعی برای جبران خسارت متصدی حمل و نقل ثانویه می‌باشد.

قواعد لاهه و یزبی فقط متمرکز بر مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی که می‌تواند مالک کشتی یا مستاجر باشد و هر دو را همزمان مسئول می‌داند، طبق بند ۴ ماده ۱۰ کنوانسیون هامبورگ مسئولیت حمل و نقل کننده اولیه قراردادی و ثانویه به صورت تضامنی است. و بند ۶ ماده ۱۰ قاعده‌ی هامبورگ حق رجوع برای حمل کننده اولیه به حمل کننده ثانویه که مسئول واقعی خسارات بوده را پیش‌بینی نموده، لکن عکس این قضیه قابل تصور نیست.

ماده ۲۰ قواعد روتردام مسئولیت متصدی حمل اولیه و ثانویه در خصوص فقدان و خسارت یا تأخیر در تحویل کالا را مسئولیت تضامنی دانسته، اما صراحتاً پیش‌بینی ننموده که در صورتی که متصدی حمل و نقل اولیه از عهده جبران خسارت زیان دیده برآمد، آیا حق رجوع به متصدی حمل و نقل ثانویه دارد یا خیر.

۴) حدود مسئولیت متصدی ثانویه (واقعی)

نکته مهم در رابطه با پژوهش حاضر این است که آیا خواهان حق اقامه دعوی مستقیم برای خسارات وارده را علیه متصدی واقعی (ثانویه) دارد یا خیر؟ در این خصوص، به بررسی مقررات لاهه و هامبورگ و نیز قضایای مرتبط با آن در دادگاه‌ها می‌پردازیم.

مقررات لاهه و هامبورگ به مسئولیت خدمه و یا نماینده‌های شرکت حمل‌نمی‌پردازد. صرفاً در بند ۱ ماده ۴ و همین‌طور در بند ۲ ماده ۷ مقرر می‌دارد: چنانچه در یک دعوی (berlingieri, 2009: 5)، ایشان به عنوان خواننده نزد محکمه حاضر شوند، حق دارند که به برخی عوامل محدودکننده‌ی مسئولیت استناد کنند. در نتیجه، این سوال مطرح است که آیا شکل‌گیری این مقررات، خدمه و مامورین متصدی حمل را مشمول تعهدات و مسئولیت متصدی حمل می‌کند؟ آنچه که از بررسی این مقررات حاصل می‌شود، این است که خواهان باید بتواند به طور مستقیم علیه متصدی واقعی نیز اقامه دعوی کند. لازم به ذکر است که در ماده ۷ مقررات لاهه این مطلب به صراحت بیان نشده است. فقط در ماده ۱۰ مقررات هامبورگ به رژیم مسئولیت متصدی ثانویه اشاره شده است. این ماده به طور ضمنی بیان می‌دارد که خواهان (زیان‌دیده) حق اقامه دعوی مستقیم برای اقامه دعوی را دارد.

تعهدات متصدی واقعی در مقررات هامبورگ به نحو گسترده‌تری نسبت به مقررات لاهه که آن را محدود به قبل از سفر و شروع آن می‌کند، بیان شده است. نکته قابل ذکر در رابطه با این ماده این است که محدوده ((قبل از سفر و در شروع آن)) چیست؟ قبل از هر سفر، به قبل از بارگیری تعبیر شده است و شروع سفر نیز به زمانی اطلاق می‌شود که کشتی اسکله را ترک می‌کند. قبل از بارگیری زمانی است که کالا در اختیار متصدی حمل و نقل و یا نماینده او جهت حمل تحویل داده می‌شود و او رسید دریافت کالا را صادر می‌نماید. از این لحظه است که مسئولیت متصدی حمل و نقل آغاز می‌شود. بنابراین، متصدی مکلف است اقدامات لازم در قابلیت دریانوردی کشتی از لحاظ بارگیری و توقف تا لحظه ترک لنگرگاه را به عمل آورد. کشتی در مرحله توقف نیز باید قابلیت لازم جهت پذیرش چیدن بار را داشته باشد. در یک سفر چند مرحله‌ای، قابلیت دریانوردی در شروع هر مرحله ملاک می‌باشد (صمدی اهری، ۱۳۷۳: ۷۴).

قواعد روتردام مقرراتی شبیه به لاهه و هامبورگ در خصوص متصدیان ثانویه و نیز نماینده‌ها و خدمه دارد، اما تمایز قواعد روتردام در این است که به وضوح، طیف گسترده‌ای از اشخاص را اعم از متصدی اولیه نمایندگان و خدمه، تابع رژیم مسئولیت و تعهدات مربوط به حمل کالا می‌داند و بر این اساس، برخی نویسندگان معتقدند اقامه دعوی علیه آنها به طور خاص امکان‌پذیر است.

نکته دیگری که شایان ذکر است، این که مقررات هامبورگ و روتردام، رژیم مسئولیت را بر کارکنان درون یک کشتی یا پرسنل حمل‌تحمیل نمی‌کنند و این برابر قواعد عمومی مسئولیت مدنی، قابل توجه است. اثبات تحویل بار به متصدی حمل دریایی معمولاً از طریق وجود یک بارنامه که توسط متصدی حمل صادر می‌شود، انجام می‌گیرد. هرگونه آسیبی در نقطه‌ی تحویل معمولاً در مبادی تحویل کالا مورد تصریح قرار می‌گیرد.

۵) مسئولیت متصدی حمل و رابطه آن با متصدی ثانویه

آنچه که از قواعد عمومی مسئولیت مدنی برمی‌آید، آن است که متصدی ثانویه نیز مسئول اقدامات عملی است که به شکل فعل یا ترک فعل منجر به بروز خسارات و زیان گشته است. با این حال، در این پژوهش سعی داریم بدانیم مقررات لاهه و دیگر مقررات بین‌المللی و نیز آرای دادگاه‌ها تا چه میزان متصدی ثانویه را مسئول جبران خسارات وارده داشته‌اند.

برابر مقررات لاهه، طرف آسیب‌دیده باید اثبات کند که خسارات در نتیجه نقص تعهدات متصدی صورت گرفته، چه نقص تعهدات قراردادی و چه نقص مقررات عمومی مسئولیت مدنی (Dickman 2001: 19). مسئله این است که چنانچه خسارات ایجاد شده به واسطه متصدی ثانویه ایجاد شده باشد، آیا متصدی اولیه مسئول افعال و ترک فعل‌های متصدی دوم هست یا خیر؟ برابر این مقررات، به ویژه ماده ۳ قبل از شروع سفر دریایی و نیز در طی فرآیند سفر دریایی متصدی می‌بایست مراقبت کافی را از کالاها به عمل بیاورد. چنانچه صاحب کالا بتواند «شرایط نامساعد برای انجام یک سفر دریایی» را اثبات کند، بار اثبات برعهده متصدی قرار می‌گیرد و وی باید بتواند اثبات کند که در جریان سفر دریایی مراقبت کافی را به عمل آورده است و در غیر این صورت، با اثبات ادعای «شرایط نامساعد برای انجام یک سفر دریایی»،

مسئول شناخته می‌شود. لازم به توضیح است در حمل و نقل دریایی اصطلاح شرایط مساعد برای انجام یک سفر دریایی به وضعیتی گفته می‌شود که کشتی حمل بار تمامی الزامات دقیق انجام عملیات حمل دریایی را به انجام رسانده باشد. به طور مثال، مهار بار، بسته‌بندی بار، برقرار گرفتن بار روی پالت، استفاده از تسمه‌ها برای بسته‌بندی بارها تنها گوشه‌ای از الزامات دقیق برای انجام یک عملیات دریایی ایمن است.

برابر مقررات کنوانسیون بین‌المللی^۱ و نیز مطابق با آرای محاکم رسیدگی کننده به دعاوی مرتبط با مسئولیت ناشی از قصور در انجام وظایف حمل مسئولیت، اثبات وضعیت بر عهده طرف مدعی است. با این حال، اگر مدعی بتواند این وضعیت را به طور کارشناسی به اثبات برساند، در این صورت بار اثبات بر دوش متصدی حمل قرار می‌گیرد که بتواند مراقبت کافی را اثبات کند.

در قضیه «مونکاستر»، دادگاه عالی انگلستان^۲ مجلس اعیان اظهار داشت که متصدی حمل در رابطه با هر نوع خدمت به خود و نیز ماموران خود و نیز هر متصدی ثانویه که متصدی اول با وی قرارداد داشته باشد، مسئولیت دارد. در این قضیه، کالای مورد نظر بر اثر ورود آب به کشتی و نیز به بار آسیب وارد کرد، در نتیجه مسئله ایجاد شده بر اثر عدم دقت کافی در نتیجه نقص در سیستم ایمنی^۳ اتصالات درون کشتی پدید آمده بود، متصدی اول (طرف قرارداد) ادعای کرد که وی قرارداد کاملی را با متصدی ثانویه ایجاد کرده است و همه نکات و جزئیات دقیق حمل دریایی را از طریق قرارداد به وی گوشزد کرده و بر این اساس، خود مبرا از هرگونه مسئولیت است. با این حال، دادگاه وی را بر این مبنای مسئولیت نشناخت (Batz, 2008: 119). محکمه بیان داشت که ماده ۳ مقررات لاهه، متصدی اول را مکلف می‌کند که مراقبت کافی را از کالاها به عمل آورد و بنابراین، تکلیف وی برای مراقبت از کالاها حتی با عقد قرارداد با متصدی دوم ساقط نمی‌شود و بنابراین، متصدی اول برای فعل و ترک فعل متصدی ثانویه مسئول است، هر چند که طی قرارداد نکات فنی را به وی خاطر نشان کرده باشد.

۱. به ویژه ماده ۳ لاهه

2. Muncaster, house of lords of england

3. safety

به این ترتیب، بر اساس رویه‌ای که در انگلستان وجود دارد، دادگاه طبق مقررات لاهه بیان می‌کند که صاحب کالا همیشه می‌تواند علیه متصدی ثانویه که هیچ قراردادی با وی ندارد، طرح دعوی کند. البته، چنانچه بتواند «تقصیر»^۱ وی را بر اساس قرارداد یا بر اساس قواعد عمومی مسئولیت مدنی^۲ اثبات نمایند. سوال طرح شده این بود که آیا متصدی ثانویه می‌تواند در مقابل طرح دعوی صاحب کالا به مندرجات و محتوای قرارداد خود با متصدی اول استناد کند و خود را معاف کند؟ در این قضیه، حمل کالاهای روغن پالم^۳ از طریق دریا مدنظر بود.

مسئله اینجا بود که آیا متصدی ثانوی می‌تواند به محدودیت‌های مندرج در بارنامه استناد نماید؟ در این قضیه، آسیب وارد شده به دلیل عدم رعایت و تنظیم متناسب بار پدید آمده بود.

در این قضیه، متصدی طرف قرارداد که معمولاً از طریق کشتی‌های خود برای حمل کالاها استفاده می‌کرد، در این مورد کالاها را از طریق کشتی چارتر حمل کرده بود. با این حال، در این مورد نیز محتویات بارنامه همانند مواردی بود که کالاها با کشتی‌های این شرکت حمل می‌شد.

دادگاه بیان داشت که صاحبان کشتی نیز باید مقررات بارنامه را به طور کامل تبعیت کنند، هر چند که به طور مستقیم قراردادی با صاحب بار نداشته باشند. محکمه در همین رابطه به این نکته که آیا متصدی دارای قرارداد حمل به عنوان مامور صاحب کشتی عمل کرده است یا نه، توجه کرده است. اینکه آیا از طریق قرارداد ضمنی میان طرفین به وجود می‌آید، پاسخ محکمه مثبت بود و رژیم مسئولیت را در اینجا نیز قابل تسری می‌داند.

۵-۱) مسئولیت حمل در درجه اول، با حمل‌کننده است

قواعد روتردام، علاوه بر اینکه دوره مسئولیت متصدی حمل را افزایش داده است، شخصی را که باید در موارد بروز خسارات یا صدمات به کالاها مسئول شناخته شود، را نیز تعیین

1. fault
2. By contract or by tort
3. Palm oil

می‌کند. بند ۵ ماده ی ۱ قواعد روتردام در پی روند حاکم بر کنوانسیون‌های حمل و نقل بین‌المللی کالا بر مسئولیت متصدیان حمل^۱ و طرفین اجراکننده حمل دریایی^۲ (ماده ۱۹) تاکید دارند. منظور از این واژه‌ی اخیر، متصدیان ثانویه است که تعهدات حمل و نقل دریایی را به اجرا می‌گذارند یا اجرای آن را بر عهده می‌گیرند (ماده ۱ بند ۷).

بر خلاف آن، بند الف ماده ی ۱ قواعد لاهه و لاهه-ویزی، مسئولیت را بر دوش مالک کشتی یا چارترکننده، که قرارداد حمل را منعقد می‌کند، می‌گذارد. علاوه بر این، قواعد روتردام، متصدی حمل را برای افعال و ترک فعل‌های طرف اجراکننده دریایی و نیز کارکنان کارگران و همه اجراکنندگان حمل دریایی مسئول می‌شناسند. همچنان که طبق ماده ۱۴ قواعد روتردام، مسئولیت متصدی را به اطمینان از قابلیت دریانوردی^۳ در طول سفر گسترش می‌دهد، در حالی که قواعد لاهه صرفاً قابلیت دریانوردی در هنگام شروع سفر را مقرر می‌دارد. بنابراین، ذکر این نکته ضروری است که مسئولیت حمل صرفاً با حمل‌کننده است، نه شرکتی که بارگذاری کالا را روی کشتی به انجام می‌رساند. در این قضیه، شرکت خواننده مکلف به حمل وسیله نقلیه خان از شهر (suva پایتخت فیجی) به سیدنی استرالیا را تعهد کرده است. در جریان سفر دریایی، وسیله نقلیه به شدت دچار آسیب شده است. خواهان دعوی را مبنی بر مطالبه خسارات وارده ناشی از قصور^۴ و نقض قرارداد^۵ مطرح نمود. دادگاه رسیدگی‌کننده بیان داشت بر اساس قواعد عمومی قراردادها، مسئولیتی متوجه خواننده نیست، چرا که تعهداتی که خواننده به موجب قرارداد بر عهده گرفته است، محدود است. بنابراین، تکلیف مراقبت خارج از حدود قرارداد پدید نمی‌آید و این تکلیف محدود به قرارداد منعقد شده است. بنابراین، در اینجا خواهان می‌تواند به دلیل قصور متصدی حمل واقعی به طرفین این قرارداد اقامه دعوی کند.^۶

1 - Carrier

2 - Maritime Performing Parties

3 - Seaworthiness

4- Negligence

5- Berach of contract

6- Maharaj v. burns Philip company ltd, 1994m3june 1994

۶ ماهیت و نقش واقعی متصدی اولیه

متصدیان اولیه در متون تخصصی دریانوردی و تجارت بین‌المللی و همچنین، در ادبیات حقوقی با نام‌های متعددی شناخته می‌شوند (Kilpatrick, 2018: 3). برخی از آنها عبارتند از: ارسال‌کنندگان کالا،^۱ متصدیان عملیاتی،^۲ ارائه‌دهندگان خدمات پشتیبانی^۳ و واسطه‌های حمل.^۴ این عناوین در قسمت‌های مختلف جهان به شکل غیر یکپارچه در ادبیات حقوقی به کار گرفته شده است.

در واقع، متصدیان اولیه معمولاً خود کشتی و خدمات زیرساختی ندارند، بلکه آنها واسطه‌های حمل‌اند که از جانب مشتریان صاحب کالا از امکانات پشتیبان خود استفاده می‌کنند و طی قراردادهای تجاری با متصدیان واقعی عملیات جابجایی کالا را ترتیب می‌دهند. بنابراین، متصدیان اولیه (واسطه‌های حمل) عملاً عملیات حمل را به انجام نمی‌رسانند و آن را از طریق یک یا چند قرارداد به یک یا چند متصدی دیگر واگذار می‌کنند.

حقیقت دیگر اینکه، هیچ قرارداد مشخصی بین صاحب کالا و متصدی واقعی در عمل امضا نمی‌شود. این مورد یک چالش نظری را در زمینه اصل نسبی بودن قراردادها یا نسبت قراردادها ایجاد می‌کند، به گونه‌ای که ممکن است با ایجاد حق برای صاحب کالا برای رجوع به متصدی واقعی وی را از داشتن آزادی عمل در به‌کارگیری شرایط و قیود اعضای خود برای حمل کالا (در مقابل صاحب بار) محروم می‌گرداند (Kilpatrick, 2018: 3). بنابراین، در اینجا عملاً نمی‌توان به مبنای قراردادی استناد کرد و باید بر مبنای قواعد عمومی قراردادها (شبه جرم) این رابطه توجیه شود.

۶ رجوع بر اساس قید هیمالیا (مبتنی بر قرارداد) و رجوع مبتنی بر شبه جرم

صاحب کالا می‌تواند علیه متصدی ثانویه طرح دعوا نماید که یا به موجب قرارداد اولیه خواهد بود و یا مبتنی بر مسئولیت مدنی که در ذیل به آن‌ها می‌پردازیم.

1. Freight forwarders
2. Operating carriers
3. Logistic providers
4. Transport intermediaries

۶-۱) رابطه متصدیان اولیه و ثانویه بر اساس قرارداد

به موجب این قرارداد طرفین قرارداد توافق نمودند که تمامی خدمه^۱، ماموران^۲ و متصدیان ثانویه^۳ باید از مزایای به وجود آمده تحت شروط این قرارداد بهره‌مند بشوند. شروطی که طبق این بارنامه به متصدی حمل داده می‌شود، همانند آن خواهد بود که به صراحت به ایشان نیز اعطا بشود.

در واقع، هدف از اضافه کردن این قیود آنست که مزایای قراردادی را به متصدیان ثانویه تسری بدهد. به آنها حقوق ناشی از قرارداد را اعطاء نماید.

نتیجه و اثر حقوقی چنین قیدی آنست که به متصدی ثانویه این حق را می‌دهد که برای معاف شدن از مسئولیت بتواند به قیود و شروط مندرجه در قرارداد اولیه (که هیچ‌گاه در تشکیل آن مداخله نداشته است) استناد نماید.

امادر عمل «قید هیمالایا» محدودیت‌هایی دارد که متصدی ثانویه را از برخورداری از حمایت کافی محروم می‌کند، به این معنی که اگرچه متصدی ثانویه می‌تواند به حقوق قراردادی از طریق «قید هیمالایا» استناد کند، با این حال این مورد در جایی برای او سودمند است که استانداردهای اتخاذ شده توسط وی مشابه قرارداد اولیه باشد که در عمل این‌گونه نیست (Kilpatrick, 2018: 4).

یکی از جلوه‌های روابط میان متصدی اولیه و متصدی ثانویه در مسئله انتخاب محکمه صالحه برای رسیدگی به اختلافات بروز می‌نماید. از آنجا که قید انتخاب محکمه صالحه^۴ در اختیار طرفین قرارداد قرار دارد، ممکن است این قید با قید انتخاب محکمه که متصدیان ثانویه در نظر دارند، متفاوت باشد. اگرچه طبق قید «هیمالایا» متصدی حمل ثانویه مدنظر حق استناد به قرارداد اولیه و رجوع به محکمه انتخابی در آن را دارد، چنانچه قضیه در یک کشور دیگر مطرح شود، احتمال دارد که در آن کشور چنین ایده‌ای چندان قابل اعمال شناخته نشود.

1. servants
2. agents
3. Sub-contractors
4. Forum selection clause

مورد دیگر زمانی جلوه‌گر می‌شود که مندرجات بارنامه و شرایط آن با مندرجات و شرایطی که در قرارداد متصدی ثانویه وجود دارد، متفاوت باشد (Martin, 1991: 233). این موارد در رابطه با حدود مسئولیت متصدی، مسئله محدودیت‌های زمان حمل بار، مقررات مربوط به رهن و دیگر موضوعات به وجود می‌آید. میزان حمایتی که به متصدیان ثانویه اعطا می‌شود، محدود به شرایط خاصی است که در قرارداد اولیه اعطا شده، که مبنی است بر «قیدهیمالایا». باید دقت کرد «قیدهیمالایا» صاحب بار را ملزم به شرایط مندرج در قراردادهای ثانویه نمی‌کنند.

۶-۲) رابطه متصدیان بر اساس شبه جرم (قواعد عمومی مسئولیت مدنی)

ممکن است در جایی که رابطه قراردادی میان دو طرف وجود نداشته باشد، قواعد عمومی مسئولیت مدنی به کار آید. طرح دعوی در مورد شبه جرم (مسئولیت مدنی) باید صرفاً توسط کسی اقامه گردد که مالک کالا (یا نماینده وی) یا شخص دارای حق نسبت به آن کالاها باشد.

هرگاه در این موضوع که آیا بر اساس قرارداد می‌توان علیه متصدی حمل اقامه دعوی کرد یا خیر، تردید شود، در این صورت دعوی می‌تواند تحت عنوان شبه جرم مطرح شود. بنابراین، طرح دعوی در مورد شبه جرم باید توسط کسی که دارای حق موجود و بالفعل نسبت به کالا می‌باشد، اقامه گردد. بنابراین، کسی که در زمان وقوع حادثه مالک کالا بوده یا نماینده وی است، می‌تواند خواهان در دعوای مبتنی بر شبه جرم باشد (تقی‌زاده، ۱۳۹۴: ۴۳۰).

اولین بار کنوانسیون هامبورگ مسئولیت متصدی حمل را به کلیه افراد تحت خدمت متصدی حمل (اولیه) توسعه داد. برخی از این افراد ممکن است خدمه، کارکنان و افراد طرف قرارداد با متصدی حمل اولیه باشند. البته، این لیست حصری نیست و شامل تمامی کسانی می‌شود که به تقاضای^۱ متصدی حمل عمل کرده‌اند، یا این شخص بر آنان کنترل^۲ یا نظارت^۳ دارد (Dickman, 2011: 46).

1 - Request

2- Control

3 - Supervise

این مسئله نیز مطرح می‌گردد که آیا شخصی که مالکیت را بعد از تخلیه کشتی بدست آورده است، می‌تواند علیه متصدی، اقامه دعوی کند یا خیر؟ برخی از آراء قضایی اظهار داشته‌اند که هیچ دلیلی وجود ندارد که قبول کنیم چنین شخصی بتواند علیه متصدی حمل اقامه دعوی کند، چرا که در این صورت این شخص را نمی‌توان حتی نماینده مالک (قبلی) به حساب آورد.

لازم به یادآوری است که قرارداد متصدی ثانویه با متصدی اولیه (شرکت واسطه حمل) به لحاظ محتوایی مهم است، چرا که مسئولیت متصدی ثانویه ممکن است مطابق با قرارداد منعقد شده محدود شده باشد. در این صورت، نسبت به محدوده‌ی مسئولیت پذیرفته شده مسئول شناخته می‌شود و متصدی اولیه (شرکت واسطه) نیز به همین میزان می‌تواند به متصدی ثانویه رجوع کند. این امر تحت عنوان «محدودیت مسئولیت» مورد تایید و تاکید مراجع قضایی و داوری است.

باید توجه کرد که بر اساس کنوانسیون بروکسل، طرح دعوی در مورد خسارات، در هر دو شکل قراردادی و شبه جرم (قواعد عمومی مسئولیت مدنی)، مجاز شمرده شده است. دادگاه‌ها و رویه قضایی نیز همانگونه که قبلاً گفته شد، بر همین مسئله تاکید داشته‌اند و در جایی که در رابطه میان دو طرف دعوی (به عنوان نمونه ارسال کننده کالا و متصدی ثانویه) رابطه قراردادی مستقیم وجود ندارد، امکان اقامه دعوی بر اساس شبه جرم (قواعد عمومی مسئولیت مدنی) وجود دارد (Tetley, 1995: 79). اقامه دعوی بر این مبنا، این اجازه را می‌دهد که صرفاً در چارچوب و رابطه قراردادی متوقف نشویم و در عمل، چارچوب منعطف و پویایی برای احقاق حق زیان دیده در جریان تجارت و حمل و نقل دریایی پدید بیاید. همین امر خود منجر به پویایی نظام حمل و نقل بین‌المللی شده است.

نتیجه‌گیری:

آنچه از ظاهر قضایا استنباط می‌شود، مسئولیت داشتن متصدی اولیه در برابر صاحب کالا است، اما با توجه به فرایند گسترده و پیچیده حمل و نقل، وجود متصدی دیگری به غیر از متصدی اولیه در حمل و نقل امری معمول و لازم است. حال آنکه ممکن است به شکل

کاملاً واضح اشاره‌ای به کلمه متصدی ثانویه در متن کنوانسیونها نشده باشد، اما در بطن آنها قابل استنباط است. از جمله این که در کنوانسیون بین‌الملل حمل کالا نیز (ژنوو ۱۹۵۶) به ویژه در ماده ۳ بر همین مهم تاکید ورزیده است. ماده ۳ به صراحت اشعار می‌دارد متصدی حمل، مسئول افعال و ترک فعل‌هایی است که خدمه و کارکنان آن و نیز دیگر افرادی که از طریق وی این عملیات حمل را به انجام می‌رسانند، خواهد بود. همچنین، در ماده‌ی ۳۸۸ قانون تجارت ایران به‌طور واضح از متصدی ثانویه سخن به میان آمده است. با توجه به موارد ذکرشده، وجود متصدی ثانویه دور از انتظار نیست. حال این پژوهش قصد دارد به این مهم بپردازد: در مواقعی که متصدی حمل و نقل دریایی کالا عملیات حمل و جابجایی را کلاً یا جزئاً به متصدی دیگری (متصدی ثانویه) واگذار می‌نماید و به اشکال مختلفی از قبیل تلف، مفقودشدن کالا یا تاخیر در تحویل کالا به صاحب بار ضرری وارد گردد، هر چند متصدی اولیه خود در عملیات حمل دخالتی نداشته، آیا به تبع اعمال متصدی ثانویه در مقابل صاحب بار مسئولیت مدنی برای جبران ضرر دارد؟

امروزه حقوق‌دانانی پذیرفته‌اند زیان دیده می‌تواند بدون اثبات تقصیر متصدی حمل ثانویه و حتی بدون طرح دعوی علیه متصدی حمل ثانویه علیه متصدی اولیه طرح دعوی نماید و با اثبات ورود ضرر به کالا، جبران خسارات را بخواهد و حتی متصدی اولیه با اثبات عدم تقصیر خود نمی‌تواند از مسئولیت معاف گردد. مسئولیت متصدی حمل و نقل اولیه و ثانویه در مقابل صاحب کالا مطابق مقررات موضوعه در نظام حقوقی ایران (م ۳۸۸ قانون تجارت) بند ۶ ماده ۱۰ کنوانسیون هامبورگ و ماده ۲۰ قواعد رتردام، از نوع مسئولیت تضامنی است؛ اما چنانچه متصدی اولیه خسارت صاحب بار را جبران نمود، می‌تواند برای جبران مبلغی که به صاحب بار پرداخت کرده، به متصدی ثانویه مراجعه نماید. این قضیه بیانگر آن است که مسئولیت واقعی به عهده متصدی ثانویه خواهد بود. از طرفی، صاحب بار که رابطه قراردادی مستقیمی با متصدی ثانویه ندارد، می‌تواند مستقیماً علیه ایشان طرح دعوی مطالبه خسارات وارده را نماید، اما متصدی ثانویه می‌تواند در مقابل طرح دعوی صاحب بار به مندرجات و محتوی قرارداد خود با متصدی اولیه استناد نماید و خود را معاف نماید. نظام‌های حقوقی مختلف رویکردهای متفاوتی را در زمینه مبنای روابط و عقد ثانویه فی‌مابین متصدی اولیه

و ثانویه توجیه می‌نماید و همان تکالیف قرارداد اولیه را بر دوش متصدی دوم بار می‌نماید و هر دو متصدی را متعهد به مراقبت از کالا می‌دانند و بر همین اساس معتقدند صاحب کالا می‌تواند علیه شخص دوم اقامه دعوا نماید.

تشکر و قدردانی

پژوهشگران، از عزیزانی که در فرآیند ویراستاری ادبی و صفحه‌آرایی این مقاله همکاری و راهنمایی داشتند، کمال تشکر و امتنان را دارند.

منابع:

-آذر مهر، مهسا (۱۳۹۲). *مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی در کنوانسیون روتردام و مقایسه آن با کنوانسیون هامبورگ*، پایان‌نامه ارشد، دانشگاه علامه طباطبائی، دانشکده حقوق و علوم سیاسی.

-امید، هوشنگ (۱۳۵۳). جلد ۱، چاپ اول، چاپخانه زیبا.

-تقی زاده، ابراهیم (۱۳۹۴). *حقوق حمل و نقل دریایی*، تهران انتشارات مجد.

-ستوده، حسن (۱۳۷۵). *حقوق تجارت*، جلد چهارم، چاپ چهارم، دادگستر.

-صمدی اهری، محمد هاشم (۱۳۷۳). *قانون دریایی، حمل و نقل دریایی*، روزنامه رسمی کشور، تهران.

-رجائیان، سیده مریم و دیگران (۱۳۹۳). *حمل و نقل دریایی در حقوق بین‌الملل*، همایش توسعه پایدار دریامحور، ۱۳۹۳.

-رستمی، حلیمه (۱۳۹۶). *مطالعه روابط طرفین قرارداد حمل و نقل دریایی در حقوق ایران و اسناد بین‌المللی*، پایان‌نامه ارشد، دانشگاه آزاد واحد نورآباد.

-فرد، محمدعلی (۱۳۸۷). *حقوق دریایی: حمل و نقل بین‌المللی دریایی*، نخل دانش، تهران.

-هاشمی زاده، علیرضا (۱۳۷۸). «*مبنای مسئولیت متصدی حمل دریایی کالا: مقررات لاهه، هامبورگ و حقوق اسلامی*»، مجله پژوهشی دانشگاه امام صادق، شماره ۹، صص ۱۶۱-۱۸۰.

-Baatz, Yvonne, (2008). “**Southampton on Shipping Law**”, Institute of Maritime Law, London.

-Berlingieri, F. (2009). **A comparative analysis of the Hague-Visby Rules, the Hamburg Rules and the Rotterdam Rules**, Paper delivered at the General Assembly of the AMD, Marrakesh.

-Dickman (2001). **tove, the carrier’s liability for sub-carrier s and sub-contractor s liability**, university of oslo publications.

- Kilpatrick jr, Richard (2018). “ **privity and subcontracting in multimodal transport- diverging solutions**”, Centre for Maritime Law.
- Martin Davis (1991). ”**The Elusive Carrier, whom do I sue and how?**”, Australian Buissiness, Ir23.
- Tetley William (1995). “**Package & Kilo Limitation and the Hague, Hague-Visby and Hamburg Rules**, J.M.L.C., Vol. 26.