

## دوران مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی و تداخل آن با مسئولیت گمرک

امیر صادقی نشاط\*

دانشیار گروه حقوق خصوصی دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران

افروز صمدی

دانشجوی دکتری حقوق خصوصی دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران

(تاریخ دریافت: ۱۳۹۵/۳/۱۰ - تاریخ تصویب: ۱۳۹۷/۲/۱۷)

### چکیده

مراحل تحویل کالا توسط مالک آن به متصدی حمل و توسط شخص اخیر به گیرنده کالا در مقصد یا مقامات گمرکی، از موارد قابل بحث و بررسی است. گاه مسئولیت همزمان متصدی حمل و مقامات گمرکی مطرح است و در این زمینه مقررات داخلی کشور و معاهدات بین‌المللی قابل بررسی است. در این مقاله مقررات قانون دریایی مصوب ۱۳۴۳ و مقررات لاهه و کنوانسیون‌های هامبورگ و روتردام در خصوص موضوع یادشده بررسی خواهد شد.

### واژگان کلیدی

کنوانسیون هامبورگ، کنوانسیون روتردام، گمرک، مسئولیت، متصدی حمل، مقررات لاهه.

## ۱. مقدمه

بشر از دیرباز قادر به تولید تمامی کالاهای مورد نیاز خود نبود و از همین رو ناگزیر به مبادله و دادوستد با دیگر همنوعان خود شد. این رابطه در همان سطح ابتدایی خود باقی نماند و رفته رفته با پیشرفت فنی وسایل حمل، ضمن بهبود چشمگیر حمل و نقل کالا و مسافر، این امر با انواع دشواری‌ها و پیچیدگی‌ها آمیخته شد. خروج کالا از یک کشور و ورود آن به کشوری دیگر، به دلیل تبعات گوناگون سیاسی، اقتصادی و اجتماعی که با خود به همراه داشت، دولت‌ها را به فکر تدوین نظام‌ها و قوانین خاصی انداخت تا حقوق و تعهدات طرف‌های مرتبط با حمل و نقل و گمرکات را هر چه بیشتر قاعده‌مند سازد. از طرف دیگر، نظر به اینکه محموله‌ها در فرایند جابه‌جایی در اختیار اشخاص گوناگون قرار می‌گیرد و در هر کدام از این مراحل در معرض بروز خسارت یا تلف قرار دارد، صاحبان کالا چاره‌ای جز طی تشریفات گمرکی ندارند. گمرک و متصدیان حمل و نقل هر کدام تا چه حد مسئولیت محافظت از کالاهای سپرده شده به خود را به عهده دارند و این مسئولیت از چه زمان آغاز می‌شود و تا چه زمان ادامه دارد؟ در بین انواع شیوه‌های حمل و نقل نیز حمل از طریق دریا به دلیل اینکه قادر به جابه‌جایی حجم زیادی از کالاها در یک زمان است، اهمیت بیشتری دارد و مورد استقبال بیشتری از سوی صاحبان کالا قرار می‌گیرد. بنابراین تعیین دقیق دوران مسئولیت این متصدیان حمل و تفکیک آن از دوران مسئولیت گمرک بسیار مهم است و می‌تواند در صورت بروز خسارت راه جبران آن را شفاف‌تر کند. همچنین در میان کنوانسیون‌های گوناگون تدوین شده در زمینه حمل و نقل دریایی وحدت رویه مشاهده نمی‌شود که همین مسئله نشان‌دهنده لزوم بررسی این کنوانسیون‌ها و ارائه تفسیری از آنهاست که تا حد امکان از موارد اختلاف بکاهد. این مقاله در بخش اول به تفکیک، دوران مسئولیت متصدی حمل دریایی را در سه کنوانسیون لاهه، هامبورگ و روتردام بررسی و با قانون داخلی ایران مقایسه کرده است و در بخش دوم ضمن بررسی وجود یا عدم تداخل میان مسئولیت این افراد و گمرک، با ارائه تفسیری منطقی و منطبق بر مصلحت، سعی بر کاهش موارد اختلاف و هم‌جهت ساختن هر چه بیشتر قواعد موجود در این کنوانسیون‌ها کرده است.

## ۲. زمان آغاز و پایان مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی

حمل و نقل دریایی به عنوان یکی از شیوه‌های حمل کالا، از آنجا که توانایی جابه‌جایی کالاها در حجم بسیار بالا را دارد، اقتصادی‌ترین شیوه حمل در جهان است. از این رو، لازم است حدود و ثغور مسئولیت متصدیان حمل به خوبی مشخص شود. گام اول در این خصوص، تعیین زمان دقیق آغاز و پایان دوره مسئولیت این اشخاص است. بدین منظور در ادامه در سه گفتار مجزا مهم‌ترین کنوانسیون‌های موجود در زمینه حمل و نقل دریایی بررسی می‌شود.

### ۲.۱. مقررات لاهه

به دلیل یکنواخت نبودن قوانین کشورهای در زمینه مسئولیت متصدیان حمل و با تصویب قانون هارتر در آمریکا و قوانین دریایی در کشورهای دیگری مانند استرالیا، نیوزلند و کانادا به دلیل گوناگونی و بعضاً مغایرت‌های موجود میان آنها، مشکلات در زمینه حمل و نقل بین‌المللی دریایی تشدید شد که لزوم یکپارچه شدن قوانین موجود در این زمینه را بیش از پیش پررنگ ساخت. از این رو پس از سلسله نشست‌های متعدد میان دست‌اندرکاران این صحنه، سرانجام در سال ۱۹۲۱ در شهر لاهه کنوانسیون با همین نام به تصویب رسید که گام مهمی در هماهنگ کردن قوانین حمل و نقل دریایی در کشورهای عضو برداشت.<sup>۱</sup>

پس از این تصویب ابتدایی، این کنوانسیون طی سال‌های ۱۹۲۲ تا ۱۹۲۴ در شهر بروکسل بازبینی شد؛ از این رو از آن با عنوان کنوانسیون بروکسل هم یاد می‌کنند (ملک‌پور، ۱۳۹۱:۳۶)؛ ولی شهرت بیشتر آن با عنوان مقررات لاهه است. این مقررات بیشتر دربردارنده نظام حقوقی کامن‌لاست، با این حال شمار زیادی از کشورها از جمله جمهوری اسلامی ایران بدان پیوسته‌اند (اعلای‌فرد، ۱۳۸۷:۱۱۱).<sup>۲</sup> مقررات یادشده در سال ۱۹۶۸ در ویزی اصلاح و به‌روزرسانی شد و به مقررات لاهه-ویزی مشهور شد. این کنوانسیون همچنان با گذشت حدود هفتاد سال از عمر خود، کماکان با ساختار نخستین خود حاکم بر حمل و نقل دریایی است (محمدزاده وادقانی، ۱۳۷۳:۲۵۴ و ۲۵۳). مفاد قانون دریایی مصوب ۱۳۴۳ در زمینه حمل دریایی و مسئولیت متصدی حمل تا حد زیادی به کنوانسیون بروکسل شباهت دارد و برخی مواد، ترجمه مواد این کنوانسیون هستند، به طوری که کلیه موارد ذکرشده در این مقررات در مورد قانون دریایی کشورمان نیز صادق است.

۱. کنوانسیون-لاسه-یا-هیگ <http://iranway.com/fa/rail-association>

۲. ایران در سال ۱۳۴۴ (۱۹۶۶م) به این کنوانسیون ملحق شد.

مقررات لاهه در بند ۵ ماده ۱ خود به تعریف دوران حمل دریایی می‌پردازد. براساس این تعریف دوران حمل کالا از زمان بارگیری آغاز می‌شود و تا زمان تخلیه از کشتی ادامه می‌یابد.<sup>۱</sup> قانون دریایی ایران نیز در ماده ۵۲ مدت حمل را با عبارتی مشابه تعریف کرده است. «بارگیری به‌طور معمول از زمانی شروع می‌شود که چنگال جرثقیل باری را که فرستنده آماده بارگیری کرده است، به‌منظور بارگیری در کشتی از اسکله یا بارانداز یا وسایل باربری که بدین منظور مورد استفاده قرار گیرد گرفته و بلند نماید».<sup>۲</sup> با تعاریف ارائه‌شده ابهامی در مورد زمان بارگیری باقی نمی‌ماند. در خصوص واژه تخلیه نیز کنوانسیون و قانون دریایی تعاریفی مشابه ارائه داده‌اند: «تخلیه زمانی خاتمه می‌یابد که چنگال جرثقیل بار را در اسکله و یا بارانداز یا وسایل باربری که بدین منظور مورد استفاده قرار گرفته فرود آورد».<sup>۳</sup> این تعاریف نشان‌دهنده زمان آغاز و پایان مسئولیت متصدی حمل دریایی نیز است. به‌عبارت دیگر، مسئولیت متصدی زمانی که بار در مبدأ برای بارگیری در چنگال جرثقیل قرار می‌گیرد، آغاز می‌شود و تا زمانی که مجدداً در مقصد برای تخلیه در چنگال جرثقیل قرار می‌گیرد، ادامه می‌یابد. از همین رو مسئولیت متصدی طبق این کنوانسیون به چنگال تا چنگال معروف است.<sup>۴</sup>

از موارد ذکرشده دو نتیجه به‌دست می‌آید؛ نخست اینکه طبق مفاد پروتکل لاهه، متصدی حمل تنها در زمان حمل کالا یا به‌عبارت دقیق‌تر زمانی که کالا بر روی کشتی قرار دارد و از مبدأ به‌سوی مقصد در حرکت است، مسئول مراقبت و نگهداری از کالاها نیست، بلکه حتی اگر در زمان بارگیری یا تخلیه نیز خسارتی به محموله وارد شود، باز هم پاسخگوست. برای مثال اگر کالا هنگام بارگیری از چنگال جرثقیل رها شود و در دریا افتد و خسارتی بر آن وارد شود، جبران آن بر عهده متصدی حمل است (Wilson, 2008: 181)؛ دوم اینکه ممکن است حتی پیش از این بازه زمانی نیز محموله در اختیار متصدی یا دست کم تحت نظارت و کنترل او باشد. این مقررات در این خصوص تعیین تکلیف نکرده و مسئله را به قانون حاکم در بندر مربوط واگذار کرده است.

## ۲.۲. کنوانسیون هامبورگ<sup>۵</sup>

همان‌گونه که اشاره شد پروتکل لاهه پاسخگوی تمامی پرسش‌های مطرح‌شده در زمینه مسئولیت متصدی حمل و نیز دوران این مسئولیت نبود، چراکه تنها با بررسی زمان بارگیری تا

1. "Carriage of goods" covers the period from the time when the goods are loaded on to the time they are discharged from the ship.

۲. بند ۹ ماده ۵۲ قانون دریایی.

۳. بند ۹ ماده ۵۲ قانون دریایی.

4. Tackle to tackle

5. United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea (Hamburg Rules)

تخلیه یا به عبارت دقیق تر چنگال تا چنگال، از پرداختن به سایر زمان‌ها از جمله پیش از بارگیری و بعد از تخلیه غافل مانده بود (Selvig, 1981:299). از طرف دیگر، هنگام تدوین این پروتکل، بسیاری از کشورها تحت استعمار کشورهای قدرتمند جهان بوده و به همین دلیل از شرکت در تدوین و تصویب آن محروم بودند. ولی پس از آن، این کشورها رفته‌رفته استقلال خود را بازیافتند و برای بازگشت به عرصه تجارت و اقتصاد جهانی و مطرح شدن در عرصه بین‌المللی نظرهایی مطرح کردند که این پروتکل پوشش دهنده آنها نبود. به همین دلیل با تلاش این دسته از کشورها سرانجام در سال ۱۹۷۸ کنوانسیون هامبورگ جهت جایگزینی کنوانسیون بروکسل تهیه شد و در اکتبر ۱۹۹۲ لازم‌الاجرا شد. هرچند این کنوانسیون سبب ایجاد حرکتی در میان کشورهای فقیر جهان در زمینه حمل و نقل شد، با این حال به دلیل شرایط خاص کشورهای عضو آن نتوانست به طور کامل جایگزین کنوانسیون پیشین شود. از این رو کنوانسیون بروکسل کماکان در زمینه حمل دریایی از قدرت اجرایی قابل قبولی برخوردار است (محمدزاده وادقانی، ۱۳۷۳: ۲۵۵ و ۲۵۶).

کنوانسیون هامبورگ تا حدی مدت زمان مسئولیت متصدی حمل را افزایش داد (شریفی مقدم، ۱۳۶۸: ۱۰۵). ماده ۴ این کنوانسیون بیان‌کننده این مدت زمان است. طبق بند ۱ این ماده، متصدی هنگام تحویل گرفتن کالا در بندر مبدأ، در طول مدت حمل و در بندر مقصد در قبال کالاها مسئولیت دارد.<sup>۱</sup> بند ۲ نیز پایان مسئولیت متصدی را زمانی می‌داند که کالا در بندر مقصد به صاحب آن یا نماینده او یا در مواردی به مقامات صالح تحویل شود.<sup>۲</sup> همان‌گونه که مشاهده می‌شود در این کنوانسیون دیگر صحبتی از بارگیری و تخلیه نیست، بلکه به جای آن از واژه «تحویل» استفاده شده است. به عبارت دیگر، تحویل گرفتن کالا و تحویل دادن آن به عنوان نقطه آغاز و پایان مسئولیت متصدی در نظر گرفته شده است. اما در خصوص مفهوم عبارت «تحویل» نکاتی وجود دارد که لازم است بررسی شود.

۱. ماده ۴ (۱): «براساس این کنوانسیون مدت مسئولیت حمل و نقل‌کننده در مورد کالا مدت زمانی است که طی آن کالا در بندر بارگیری، زمان حمل و بندر تخلیه، تحت حفاظت او می‌باشد». محمدزاده، علیرضا، «کنوانسیون ۱۹۷۸ در مورد حمل و نقل دریایی (قواعد هامبورگ)»، فصلنامه مطالعات حقوق خصوصی، تیر ۱۳۷۳، ش ۳۲، ص ۲۵۹.

۲. ماده ۴ (۲): «مطابق بند ۱ این ماده کالا تحت حفاظت حمل و نقل‌کننده محسوب می‌شود...»

(ب) تا زمانی که حمل و نقل‌کننده کالا را به انجای زیر تحویل دهد:

یک: تحویل به گیرنده یا

دو: در مواردی که گیرنده از تحویل گرفتن کالا امتناع می‌نماید، قرار دادن کالا در اختیار وی مطابق با قرارداد یا قوانین یا عرف تجاری حاکم در بندر تخلیه، یا

سه: تحویل به یک مقام ذی‌صلاح یا شخص ثالثی که مطابق قوانین و مقررات در بندر تخلیه، باید کالا به او تحویل گردد...» (محمدزاده، علیرضا، «کنوانسیون ۱۹۷۸ در مورد حمل و نقل دریایی (قواعد هامبورگ)»، فصلنامه مطالعات حقوق خصوصی، تیر ۱۳۷۳، ش ۳۲، ص ۲۶۰).

در خصوص زمان تحویل کالا به متصدی در بندر مبدأ اختلاف نظر کمتری وجود دارد، چراکه خود کنوانسیون صرف صدور بارنامه<sup>۱</sup> را به منزله تحویل کالا به وی می‌داند (اعلانی فرد، ۱۳۸۷:۱۲۶).<sup>۲</sup> این موضوع از تعریفی که این کنوانسیون از بارنامه ارائه داده مشخص می‌شود. براساس این تعریف، بارنامه سندی است که به موجب آن وجود قرارداد حمل و نقل دریایی و تحویل کالا به متصدی یا بارگیری کالا توسط او اثبات می‌شود.<sup>۳</sup> تاریخچه بارنامه نیز تا حد زیادی می‌تواند مؤید این مسئله باشد، چراکه این سند اولین بار در قرن هفدهم میلادی به‌عنوان دلیل تحویل دادن کالا توسط تاجر که خود با کالایش سفر نمی‌کرد، صادر شد (Wilson, 2008: 115). بنابراین فارغ از معنای تحویل گرفتن کالا توسط متصدی حمل، صرف صدور بارنامه، اماره‌ای بر تحویل گرفتن کالاها توسط اوست. در سایر کنوانسیون‌ها از جمله کنوانسیون سازمان ملل در مورد حمل و نقل مرکب بین‌المللی کالا مصوب ۱۹۸۰ نیز روشی مشابه مشاهده می‌شود. در این کنوانسیون با جایگزینی سند حمل و نقل مرکب با بارنامه، دریافت آن مثبت دریافت کالا توسط متصدی حمل محسوب شده است (محمدزاده و ادقانی، ۱۳۷۷: ۱۱۰).<sup>۴</sup> البته صدور بارنامه دلیلی قاطع بر آغاز مسئولیت متصدی است، ولی ممکن است در پاره‌ای اوقات این مسئولیت پیش از صدور بارنامه نیز آغاز شود که این فرض باید با دلایل دیگر به اثبات رسد (تقی‌زاده، ۱۳۸۹: ۶۷).

اما پایان دوران حمل یا به‌عبارت دیگر پایان مسئولیت متصدی حمل که همزمان با تسلیم یا تحویل دادن کالاها به مقامات مذکور در بند ۲ ماده ۴ کنوانسیون است، نیازمند بررسی بیشتر است.

همان‌گونه‌که در مبحث قبل اشاره شد، مقررات لاهه تخلیه کالا در بندر مقصد را پایان‌بخش مسئولیت متصدی حمل دریایی می‌داند. ولی در عمل مشاهده می‌شود که گاه گیرنده کالا به محض تخلیه، آن را دریافت نمی‌کند (تقی‌زاده، ۱۳۸۹: ۵۶ و ۵۷). از این رو کنوانسیون هامبورگ برای رفع این نقص، واژه تحویل را جایگزین تخلیه کرد. همین موضوع مؤید این نکته است که میان این دو واژه تفاوت وجود دارد.

۱. ماده ۱ (۷): «اصطلاح بارنامه به سندی اطلاق می‌شود که دلالت بر قرارداد حمل و نقل دریایی کالا، تحویل کالا و یا بارگیری آن در کشتی توسط حمل و نقل‌کننده دارد...» (محمدزاده، «کنوانسیون ۱۹۷۸ در مورد حمل و نقل دریایی (قواعد هامبورگ)»، فصلنامه مطالعات حقوق خصوصی، تیر ۱۳۷۳، ش ۳۲، ص ۲۵۸).

۲. برای مطالعه بیشتر در خصوص بارنامه‌های دریایی ر.ک: فریدون، شریفی مقدم، بارنامه دریایی و آثار حقوقی آن، استاد راهنما: امیر حسین فخاری، پایان‌نامه کارشناسی ارشد، دانشکده حقوق دانشگاه شهید بهشتی، ص ۶۸-۶۷.

3. 1 (7): (Bill of lading is) a document which evidences a contract of carriage by sea and the taking over or loading of the goods by the carrier and by which the carrier undertakes to deliver the goods against surrender of the documents.

۴. بند «الف» ماده ۱۰ کنوانسیون.

تخلیه، بیان‌کننده یک امر فیزیکی است، ولی تحویل علاوه بر این امر فیزیکی، بار حقوقی نیز به همراه دارد (اعلانی فرد، ۱۳۸۷:۱۶۲). به عبارت روشن‌تر، صرف خارج شدن محموله از کشتی و واگذار کردن آن روی اسکله یا تجهیزات دیگر تخلیه محسوب می‌شود، در حالی که تحویل به این عمل ختم نمی‌شود و نیازمند انجام مرحله‌ای دیگر است. از این رو صرف فرایند مذکور در بندر مقصد موجب برائت ذمه متصدی نمی‌شود، بلکه این برائت زمانی تحقق می‌یابد که محموله به یکی از اشخاصی که در کنوانسیون ذی‌حق شناخته شده‌اند، تحویل شود. انصاف هم همین مسئله را حکم می‌کند، چرا که به واقع از زمان تحویل است که گیرنده توان کنترل کالا را دارد و می‌تواند از آن مراقبت به عمل آورد، در حالی که تا پیش از آن یعنی زمانی که کالا تنها در بندر تخلیه شده، گیرنده کنترلی بر آن ندارد و نمی‌توان از او انتظار نگهداری داشت. شاید در حقوق داخلی بتوان تحویل را تا حدی مترادف با تسلیم دانست، چرا که تسلیم هم علاوه بر انجام عملیاتی فیزیکی، منشأ آثار حقوقی است. در ماده ۳۶۷ قانون مدنی اعلام شده که «تسلیم عبارت است از دادن مبیع به تصرف مشتری به نحوی که متمکن از انحاء تصرفات و انتفاعات باشد». از طرف دیگر، این نقطه یعنی زمان تسلیم است که برخی آثار حقوقی با خود به همراه دارد. از جمله اینکه پس از تسلیم مبیع به مشتری هر گونه نقص یا تلف آن مگر در موارد استثنا بر عهده او قرار می‌گیرد و بایع از مسئولیت مبرا می‌شود. از وحدت ملاک این بحث می‌توان در مورد متصدی حمل و زمان آغاز و پایان مسئولیت او نیز استفاده کرد. در واقع انتقال مسئولیت به گیرنده کالا از زمانی آغاز می‌شود که کالاها به او تحویل یا تسلیم شده باشند، زیرا در همین زمان است که او به تعبیر قانون مدنی «متمکن از انحاء تصرفات» است و بر کالا استیلا دارد. در نتیجه می‌تواند از آن محافظت به عمل آورد و در قبال خسارات وارده مسئول باشد.

در مواد ۶۴ و ۶۵ قانونی دریایی ایران نیز افرادی که محق دریافت کالا هستند، نام برده شده‌اند، به گونه‌ای که تحویل کالا به غیر آنها ضمانت اجرا در پی خواهد داشت. اگر تحویل کالا در بندر مقصد موضوعیتی نداشت و صرف تخلیه کفایت می‌کرد، دیگر نیازی به معرفی اشخاص ذی‌حق تحویل یا پیش‌بینی ضمانت اجرا برای عدم انجام آن نبود. به همین دلیل هم برخی حقوقدانان تأخیر تحویل کالا را به معنای تأخیر تحویل آن به مرسل‌الیه می‌دانند نه تأخیر تخلیه در بندر (درچلی، ۱۳۸۳:۱۳۲).

از جمع موارد گفته شده این نتیجه عاید می‌شود که نقطه آغاز مسئولیت متصدی زمان تحویل گرفتن کالاها یا به عبارت دقیق‌تر صدور بارنامه و نقطه پایان آن زمان تحویل دادن کالا به افراد ذی‌نفع است. در خصوص ماهیت این افراد و مصادیق آن در قسمت بعد توضیحاتی ارائه خواهد شد.

## ۳.۲. کنوانسیون روتردام

همان‌گونه‌که اشاره شد، کنوانسیون هامبورگ دچار پاره‌ای مشکلات بود که مانع جایگزینی کامل آن با مقررات لاهه شد. یکی از مهم‌ترین آن مشکلات این بود که کنوانسیون مزبور با استقبال کشورهایی که دارای ناوگان دریایی بودند، روبه‌رو نشد. به همین دلیل ضرورت تدوین کنوانسیونی احساس شد که هم بتواند رضایت کشورهای دارای ناوگان دریایی را که عمدتاً کشورهای صنعتی اند و هم کشورهای دارای کالا را جلب کند (محمدزاده وادقانی، ۱۳۹۲: ۱۷۱). سرانجام کنوانسیون روتردام<sup>۱</sup> در دسامبر ۲۰۰۸ به تصویب رسید.

مواد ۱۱ و ۱۲ این کنوانسیون در خصوص وظایف متصدی حمل و دوران مسئولیت وی است. براساس قسمت پایانی ماده ۱۱ یکی از وظایف او تحویل کالا به گیرنده است.<sup>۲</sup> ماده ۱۲ نیز دوران حمل را از زمان تحویل گرفتن کالا توسط متصدی حمل تا زمان تحویل دادن آن به گیرنده می‌داند.<sup>۳</sup> ذیل این ماده شخص ثالث یا مقامات صالح را نیز که به موجب قانون یا مقررات محل، حق تحویل گرفتن کالا را دارند، در حکم گیرنده می‌داند. همان‌گونه‌که ملاحظه می‌شود، مفاد این مواد با مواد درج شده در کنوانسیون هامبورگ تفاوت چندانی ندارد و تا حد زیادی بیان‌کننده همان مطالب است. از این‌رو بسیاری از نکات گفته‌شده در خصوص کنوانسیون هامبورگ در خصوص این کنوانسیون هم صدق می‌کند. در این کنوانسیون نیز آغاز دوران مسئولیت متصدی تحویل گرفتن کالا در مبدأ و پایان آن تحویل آن در مقصد است. اشخاص محق به دریافت کالا در مقصد نیز نه‌تنها گیرنده بلکه شخص ثالث یا مقاماتی‌اند که به موجب قانون یا مقررات این حق را دارند. بنابراین این کنوانسیون نیز از واژه تحویل به‌جای تخلیه استفاده کرده است. شاید این نکته در خصوص کنوانسیون روتردام پررنگ از سایر کنوانسیون‌های مربوط به حمل و نقل باشد و ماهیت خاص آن، تردیدی در خصوص تفاوت واژه حمل و تخلیه باقی نگذارد، چراکه این کنوانسیون در مورد حمل کالاهایی است که به صورت کلی یا جزئی از طریق دریا حمل می‌شوند. به‌عبارت دیگر، این کنوانسیون شامل رویه‌ای به نام «حمل از مبدأ تا مقصد»<sup>۴</sup> می‌شود. این رویه بدین معناست که حمل کالا نه‌تنها

1. Rotterdam (united nation convention on contracts for the international carriage of goods wholly or partly by sea.

۲. ماده ۱۱: «متصدی حمل وفق شرایط مقرر در این کنوانسیون و مطابق با شرایط قرارداد حمل، کالاها را به محل مقصد حمل کرده و آن را به گیرنده تحویل می‌دهد». (محمدزاده وادقانی، علیرضا؛ کاردان، کنایون، «کنوانسیون روتردام (۱)»، فصلنامه مطالعات حقوق خصوصی، دوره ۴۲، ش ۱، بهار ۱۳۹۱، ص ۲۶۳.

۳. ماده ۱۲(۱): «متصدی حمل به موجب این کنوانسیون از زمانی که وی یا طرف اجراکننده کالاهای موضوع حمل را دریافت می‌کنند تا زمانی که کالاها تحویل داده می‌شوند، دارای مسسولیت است». (محمدزاده وادقانی، علیرضا، کاردان، کنایون، «کنوانسیون روتردام (۱)»، فصلنامه مطالعات حقوق خصوصی، دوره ۴۲، ش ۱، بهار ۱۳۹۱، ص ۲۶۳).

4. Door to door



حمل دریایی، بلکه سایر روش‌های حمل قبل یا بعد از حمل دریایی را نیز در برمی‌گیرد (سیمایی‌صراف، یاری، ۱۳۹۰:۱۱۲). بنابراین آنچه مهم است تحویل کالا به گیرنده است نه تخلیه آن در بندر مقصد و این تحویل ممکن است در پایان حمل دیگری پس از حمل دریایی صورت گیرد.

### ۳. تداخل مسئولیت متصدی حمل دریایی و نقل و گمرک

پس از بررسی دوران مسئولیت متصدی حمل در کنوانسیون‌های گوناگون حال نوبت به پاسخگویی به این پرسش اساسی می‌رسد که با توجه به نکات ذکر شده آیا تداخلی میان این بازه مسئولیت و دوران مسئولیت گمرک وجود دارد؟ در این فصل نیز به سیاق پیشین پاسخ این پرسش را در ارتباط با کنوانسیون‌های گوناگون جست‌وجو می‌کنیم.

#### ۳.۱. مقررات لاهه

در قسمت پیشین بیان شد که به موجب این مقررات، مسئولیت متصدی از زمانی که کالاها را در بندر مبدأ دریافت می‌کند آغاز می‌شود و تا زمان تخلیه در بندر مقصد ادامه دارد. بنابراین از طرفی تا پیش از اینکه متصدی محموله را در اختیار گیرد و بارگیری کند، مسئولیتی متوجه او نیست، بلکه این مسئولیت به عهده شخص یا اشخاصی است که آنها را در اختیار دارند که یکی از این اشخاص گمرک است. تا زمانی که کالاها برای انجام تشریفات لازم در اختیار گمرک است، خود این مرجع مسئولیت مراقبت از آنها را نیز به عهده دارد.

همین مسئله در مورد زمان تخلیه نیز صادق است. بدیهی است که تخلیه تمامی محموله ملاک است و تا زمانی که مقداری از آن در کشتی باقی است و تخلیه نشده، مسئولیت متصدی ادامه دارد (تقی‌زاده، ۱۳۸۹: ۵۳). ولی به محض خارج شدن تمامی کالاها، این مسئولیت به گمرک یا گیرنده محموله انتقال پیدا می‌کند.

از مجموع مطالب گفته شده این نکته عاید می‌شود که مطابق مقررات لاهه، تداخلی میان مسئولیت گمرک و متصدی حمل وجود ندارد. مسئولیت گمرک تا پیش از بارگیری ادامه دارد و پس از آن بر دوش متصدی حمل می‌افتد. در آن سر طیف هم به محض تخلیه، مسئولیت متصدی به گیرنده که در بسیاری از مواقع گمرک است، منتقل می‌شود.

همین نتیجه‌گیری در حقوق دریایی ایران نیز به چشم می‌خورد. از آنجا که دوران مسئولیت متصدی طبق قانون دریایی مصوب ۱۳۴۳ همان است که در مقررات لاهه گفته شده، از این رو در این قانون هم تقارن زمانی میان مسئولیت متصدی حمل و گمرک وجود نخواهد داشت.

## ۲.۳. کنوانسیون هامبورگ

همان گونه که اشاره شد، در کنوانسیون هامبورگ، واژه تحویل کالا در مقصد جایگزین تخلیه آن شده و به عنوان نقطه پایان مسئولیت متصدی در نظر گرفته شده است. از طرف دیگر، علاوه بر گیرنده، از افراد دیگری نام برده شده که تحویل کالا به آنها، تحویل به گیرنده محسوب شده و سبب خاتمه مسئولیت متصدی حمل می شود. این افراد عبارتند از اشخاص ثالث و مقامات صالح که به موجب قانون و مقررات حق تحویل کالا را دارند. در خصوص این ماده لازم است به دو پرسش پاسخ داده شود؛ نخست اینکه آیا از این ماده می توان نتیجه گرفت که گمرک در زمره مقامات صالح مذکور در این ماده قرار دارد و دوم اینکه آیا اصولاً قرار گرفتن گمرک در زمره مقامات صالح که تحویل کالا بدانها سبب خاتمه مسئولیت متصدی حمل و نقل می شود به مصلحت است یا خیر؟

با توجه به ماده و قرار گرفتن گمرک در زمره یکی از مقامات صالح ممکن است گفته شود که در ماده مزبور گفته شده مسئولیت متصدی حمل تا زمانی ادامه دارد که کالا را به صاحب آن یا نماینده تعیین شده از طرف او یا مقامات و اشخاص ثالث که به موجب قوانین صالح در گرفتن کالا هستند، تحویل دهد. از سبک و سیاق نگارش ماده این مطلب به ذهن متبادر می شود که قانونگذار سعی در محدود کردن مواردی که محموله به مقامات صالح تحویل می شود، داشته است. به عبارت دیگر براساس این ماده فرض بر این است که خود گیرنده کالا یا نماینده او برای تحویل کالا حاضر می شوند و تنها در موارد محدودی است که طبق قوانین، برخی مقامات صالح مجاز به دریافت کالا هستند. مانند زمانی که گیرنده کالا از تحویل گرفتن آن خودداری کرده و متصدی ناگزیر است آن را تسلیم مقامات صالح یا نمایندگان آنها کند. درحالی که براساس شرایط و قوانین موجود در غالب موارد، طی تشریفات گمرکی برای ورود یا صدور کالاها الزامی است. بنابراین در بیشتر موارد این گمرک است که پس از تخلیه محموله از کشتی، آن را در اختیار می گیرد و به وظایف خود در قبال آن عمل می کند. بنابراین شمول مقامات صالح به گمرک با سبک و سیاق استثنایی ماده همخوانی ندارد.

در رد استدلال مذکور می توان گفت که با واقعیت موجود همخوانی ندارد. سبک و سیاق ماده، محدودیت تحویل کالا به مقامات صالح را به ذهن متبادر نمی کند. در واقع اصل این است که اولین و صالح ترین شخص صالح برای دریافت بار، گیرنده است، مگر آنکه خلاف آن پیش بینی شده باشد. بنابراین محدودیت به نظر آمده در ماده به دلیل تأکید بر اصالت داشتن شخص گیرنده است و حاوی مطلبی بیش از این نیست و نمی توان از آن نتیجه گرفت که تحویل دادن کالا به مقامات صالح حالتی استثنایی دارد. افزون بر این به غیر از گمرک به ندرت

می‌توان مقامات دیگری را یافت که صالح برای تحویل گرفتن کالا از متصدی حمل و نقل باشند.

اما در خصوص اینکه آیا قرار دادن گمرک در زمره مقامات صالح مذکور در این کنوانسیون به مصلحت است یا خیر، باید گفت هر گاه پذیرفته شود که گمرک در زمره مقامات صالح برای تحویل گرفتن کالا از متصدی است و با تحویل دادن کالا به او مسئولیت متصدی به پایان می‌رسد، پس از تخلیه بار، گمرک عهده‌دار نگهداری از کالاهاست و در نتیجه صاحب کالا برای هر گونه خسارت وارده ناگزیر از مراجعه به گمرک به عنوان یک نهاد دولتی است، ولی دریافت خسارت از چنین مرجعی دولتی معمولاً دشوار است. به عبارت دیگر، برای صاحب کالایی که به دلیل تخصص متصدی حمل به او اطمینان کرده و کالای خود را در اختیارش گذاشته به مراتب آسان‌تر است که به او مراجعه کند و خسارت خود را از او مطالبه نماید. احتمال کامیابی صاحب کالا در چنین دعوایی نیز به مراتب بیشتر از فرضی است که گمرک طرف دعوا باشد. بنابراین مصلحت صاحب کالا اقتضا می‌کند که گمرک در زمره مقامات صالح مذکور در بند ۲ ماده ۵ کنوانسیون محسوب نشود. بنابراین داخل کردن گمرک در زمره مقامات صالح برای تحویل‌گیری کالا صحیح نیست و در نتیجه متصدی موظف است محموله را به دست خود صاحب کالا (گیرنده مذکور در بارنامه) برساند و بدین طریق از مسئولیت مبرا شود.

در پاسخ به ادعای گفته شده می‌توان گفت هر چند گیرنده کالا در مقابل گمرک از موضع ضعیف‌تری برخوردار است و در دعوی علیه گمرک امکان توفیق کمتری دارد، این مسئله در خصوص متصدی حمل نیز صادق است. به عبارت دیگر، هم متصدی و هم گیرنده در مقابل گمرک از جایگاه ضعیف‌تری برخوردارند و دلیلی وجود ندارد که در این میان گیرنده را مرجح دانست و از او جانبداری کرد. متصدی حمل هم شخصی است که با توجه به تخصص خود برای حمل کالا از مکانی به مکان دیگر به کار گرفته شده و نمی‌تواند پاسخگوی مسائلی فراتر از آن باشد. از طرف دیگر، در عرصه حمل و نقل بین‌المللی که کالا باید در کشوری غیر از کشور متبوع متصدی تحویل شود، گیرنده بیشتر و بهتر به قوانین و رویه‌های گمرکی کشور خود آگاهی دارد و آسان‌تر می‌تواند در چارچوب آنها حرکت کند. بنابراین مصلحت نیست که متصدی را موظف به حفاظت از کالاها بدانیم، درحالی‌که تحویل مقام دیگری شده‌اند که مقررات و نظامات آن برای وی ناآشناست. از منظر عملی هم هنگامی که متصدی کالا را در گمرک تخلیه کرده، تحویل آن مرجع داده و قبض انبار دریافت کرده است، امکان حفاظت از آنها را ندارد. به عبارت دیگر، هنگامی که کالاها در انبار گمرک هستند، متصدی امکان حفاظت از آنها را ندارد و از این رو منطقی نیست که در قبال خسارت‌های وارد شده در این دوران

مسئول باشد. این مسئله موجب ایجاد احساس عدم امنیت برای متصدی می شود و علاوه بر ایجاد مانعی بر سر راه فعالیت های او، می تواند عواقب زیانبار بیشتری در پی داشته باشد. عواقبی همچون پیش بینی شروط گزاف عدم مسئولیت که در نهایت به زیان صاحبان کالا است. با توجه به استدلال های مذکور باید گفت طبق کنوانسیون هامبورگ گمرک در زمره اشخاص صالح برای تحویل گرفتن کالا قرار دارد و با تحویل کالا به او، مسئولیت متصدی خاتمه می یابد. این موضوعی است که هم از ظاهر ماده برمی آید و هم مطابق مصلحت است. با این تفسیر تداخل ظاهری موجود میان مسئولیت گمرک و متصدی حمل در کنوانسیون هامبورگ نیز از میان می رود.

### ۳.۳. کنوانسیون روتردام

همان گونه که گفته شد، کنوانسیون روتردام نیز رویه ای همچون کنوانسیون هامبورگ در پیش گرفته و آغاز و پایان مسئولیت متصدی حمل دریایی را زمان تحویل گرفتن و تحویل دادن کالا می داند. از آنجا که یکی از اهداف تدوین کنوانسیون افزایش اعتماد صاحبان کالا به حمل و نقل دریایی بود (Ozbek, Deniz, 2011:141)، نقض تعهد تحویل کالا در این میان پررنگ تر می شود. به عبارت دیگر، با خاتمه دوران مسئولیت متصدی حمل پس از تحویل کالا به اشخاص ذکر شده در کنوانسیون، کالاها کمتر در معرض تلف یا نقصان قرار خواهد گرفت.

با توجه به نکات مذکور، کلیه توضیحات گفته شده در خصوص کنوانسیون هامبورگ پیرامون معنای تحویل، زمان تحویل، معرفی اشخاصی که قادر به تحویل گرفتن کالا هستند و اینکه آیا گمرک در زمره این اشخاص قرار می گیرد یا خیر، در مورد کنوانسیون روتردام نیز صادق است و نیاز به تکرار آن نیست. بنابراین باید گفت که به دلیل مصالح موجود در این کنوانسیون که همان افزایش اعتماد صاحبان کالا و مراقبت هرچه بیشتر از محموله هاست، متصدی موظف است کالا را به صاحب آن یا نماینده اش یا مقامات صالح تحویل دهد. گمرک نیز در زمره این مقامات صالح قرار دارد. ولی وجه تمایز این کنوانسیون و کنوانسیون هامبورگ همان گونه که اشاره شد، در عدم محدودیت حمل کالا از طریق دریا طبق کنوانسیون روتردام است. به عبارت دیگر، این کنوانسیون در خصوص حمل مرکب کالاهاست و به حمل از طریق دریا محدود نمی شود و دقیقاً در همین نقطه پیچیدگی امر آغاز می شود. گاهی ممکن است پس از حمل دریایی کالا و تخلیه آن در بندر یا حتی تحویل آن به مقامات گمرکی، مرحله ای از حمل زمینی یا غیره نیز بر دوش متصدی باشد. حال سؤال این است که آیا در این فرض مسئولیت متصدی با صرف تحویل کالا به مقامات گمرکی در بندر خاتمه می یابد؟ اگر پاسخ مثبت است، مسئولیت حفاظت از کالا پس از آن بر عهده کدام مرجع است؟

به نظر می‌رسد از آنجا که در فروضی از این دست پس از تحویل کالا به گمرک مجدداً محموله در اختیار متصدی قرار می‌گیرد، نباید صرف تحویل به مقامات گمرک را خاتمه‌بخش مسئولیت متصدی دانست، بلکه می‌توان قائل بدان شد که تا زمان تحویل کالا به گیرنده، این مسئولیت بر دوش متصدی استوار است و در صورت ورود خسارت، گیرنده حق مراجعه به او را دارد. به عبارت دیگر، با تحویل کالا به گمرک و به خصوص با توجه به اینکه اصولاً قبض انباری توسط متصدی حل به صاحب کالا تحویل داده نمی‌شود، وظیفه متصدی به پایان نمی‌رسد، چراکه او باید مجدداً کالا را به منظور حمل به مقصد نهایی از گمرک تحویل بگیرد. حال اگر این خسارت در دورانی رخ دهد که کالا در اختیار مقامات گمرکی بوده، حق رجوع متصدی به این مقامات محفوظ است. در واقع این مورد شبیه بحثی است که در خصوص متصدی حمل و نمایندگانش وجود دارد که اگر ضرر به وسیله نمایندگان او وارد شود، متصدی جبران کرده و سپس به شخص خاطی مراجعه می‌کند. در واقع این مسئله برای تضمین حقوق زیان‌دیده است (امینی، ۱۳۷۹: ۱۰۵).

#### ۴. نتیجه

کنوانسیون‌های گوناگون تدوین شده در زمینه حمل و نقل دریایی مواضع گوناگونی در خصوص دوران مسئولیت متصدی حمل دریایی در پیش گرفته‌اند. مقررات لاهه آغاز این دوران را زمانی می‌داند که کالاها در اختیار متصدی حمل قرار می‌گیرد. پایان این دوران از منظر این مقررات زمان تخلیه کالا در بندر مقصد است. با توجه به معنای «تخلیه» و اینکه دوران مسئولیت متصدی حمل در مقررات مذکور از چنگال تا چنگال است، هر اتفاقی که خارج از این بازه زمانی - یعنی زمانی که کالاها به وسیله چنگال جرثقیل از زمین بلند شده تا زمانی که به همان طریق در وسیله بارگیری خارج از کشتی قرار گیرد - برای کالاها بیفتد، از حیطه مسئولیت متصدی حمل خارج بوده و باید در پی مسئول دیگری برای آن بود. قانون دریایی ایران نیز که از مقررات لاهه اقتباس شده دارای احکام مشابه است.

در مقابل، کنوانسیون‌های هامبورگ و روتردام قرار دارند که پایان دوران مسئولیت متصدی حمل دریایی را زمان «تحویل کالا» در بندر مقصد می‌دانند. اشخاص صالح به تحویل گرفتن کالا نیز در این کنوانسیون‌ها ذکر شده‌اند. با وجود این شباهت، تفاوتی نیز میان این دو کنوانسیون مشاهده می‌شود و آن ترکیبی بودن حمل و نقل در کنوانسیون روتردام است؛ بدین معنا که کنوانسیون اخیر تنها دربردارنده حمل کالا از طریق دریا نیست و سایر طرق حمل را نیز در برمی‌گیرد.

در مورد کنوانسیون هامبورگ شاید در وهله اول تداخلی میان مسئولیت گمرک و متصدی حمل مشاهده شود، ولی با ارائه تعریفی مناسب از مقامات صالحی که قادر به تحویل گرفتن کالا در مقصد هستند و داخل کردن گمرک در آنها، می‌توان از این تداخل جلوگیری کرد. بنابراین صرف تحویل کالا به گمرک در بندر مقصد خاتمه دوران مسئولیت متصدی است. اما در مورد کنوانسیون روتردام و با توجه به نکته گفته شده، صرف تحویل به مقامات گمرکی را نمی‌توان پایان دوران مسئولیت متصدی دانست، چراکه ممکن است پس از آن، مجدداً کالاها در اختیار او قرار گیرند تا از طریق غیر از دریا به سوی گیرنده ارسال شوند. به نظر می‌رسد راه‌حلی که بیشترین آسودگی را برای صاحب کالا به همراه دارد، این باشد که تا زمان تحویل کالا به گیرنده، متصدی را مسئول دانست و جبران خسارت را بر دوش او گذاشت، ولی اگر ضرر در دورانی که کالا در اختیار گمرک است وارد شده باشد، حق مراجعه به گمرک نیز محفوظ است.

## منابع

### الف) فارسی

۱. اعلامی فرد، محمدعلی (۱۳۸۷). حقوق دریایی، تهران: چاپ نخل دانش.
۲. امینی، عیسی (۱۳۷۹). «اجتماع مسئولیت متصدی حمل و نقل با ضمان مقصر نسبت به صاحب کالا»، مجله حقوقی دادگستری، ش ۳۳.
۳. تقی‌زاده، ابراهیم (۱۳۸۹). حقوق حمل و نقل دریایی، تهران: مجد.
۴. ----- (۱۳۸۹). «مسئولیت متصدی حمل و نقل ترکیبی، دیدگاه حقوقی»، فصلنامه دانشگاه علوم قضایی و خدمات اداری، سال ۱۵، ش ۵۱ و ۵۲.
۵. دمرچیلی، محمد (۱۳۸۳). مسئولیت مدنی متصدی حمل و نقل دریایی، پایان‌نامه کارشناسی ارشد، استاد راهنما: محمدحسین قائم‌مقام فراهانی، تهران.
۶. سیمایی صراف، حسین؛ یاری، میثم (۱۳۹۰). «قلمرو اجرای کنوانسیون روتردام: امکان تعارض با دیگر کنوانسیون‌ها و عدم پذیرش حق شرط»، مجله حقوقی بین‌المللی، نشریه مرکز امور حقوقی بین‌المللی ریاست جمهوری، سال ۲۸، ش ۴۵.
۷. شریفی مقدم، فریدون (۱۳۶۸). بارنامه دریایی و آثار حقوقی آن، پایان‌نامه کارشناسی ارشد، دانشکده حقوق دانشگاه شهید بهشتی.
۸. ملک‌پور، امیرمحمد (۱۳۹۱). نحوه و میزان جبران خسارت دریایی با توجه به کنوانسیون هامبورگ و روتردام، پایان‌نامه کارشناسی ارشد، دانشکده حقوق دانشگاه علامه طباطبائی.
۹. محمدزاده وادقانی، علیرضا (۱۳۸۱). «مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی»، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران، ش ۵۵.
۱۰. ----- (۱۳۷۳). «کنوانسیون ۱۹۷۸ در مورد حمل و نقل دریایی «قواعد هامبورگ»»، فصلنامه مطالعات حقوق خصوصی، دوره ۳۲.
۱۱. ----- (۱۳۷۷). «کنوانسیون سازمان ملل متحد در مورد حمل و نقل مرکب بین‌المللی کالا (ژنو ۱۹۸۰)»، فصلنامه مطالعات حقوق خصوصی، ش ۴۱.

۱۲. محمدرزاده وادقانی، علیرضا- کاردان، کتابون (۱۳۹۱)، «کنوانسیون روتردام (۱)»، فصلنامه مطالعات حقوق خصوصی، دوره ۴۲، ش ۱.
۱۳. ----- (۱۳۹۲). «کنوانسیون روتردام (۲)»، فصلنامه مطالعات حقوق خصوصی، ش ۲.

### پایگاه اینترنتی

14. <http://iranway.com/fa/rail-association/> کنوانسیون-لاسه-یا-هیگ

### ب) خارجی

15. Ozbek, Guner – Deniz, Meltem (2011). *United nation convention on contracts for the international carriage of goods wholly or partly by sea: An appraisal of the Rotterdam rules*, Koc University.
16. Selvig, Erling (1981). “The Hamburg rules, The Hague rules and marine insurance practice”, *journal of maritime law and commerce*, vol.12, No. 3.
17. Wilson, John F (2008). *Carriage of Goods by sea*, 7<sup>th</sup> edition, Longman Press.