

مطالعه روابط طرفین قرارداد حمل و نقل دریایی در حقوق ایران و اسناد بین-المللی

حلیمه رستمی^۱، مجید رحمانی^۲

^۱ دانشجوی کارشناسی ارشد حقوق خصوصی دانشگاه آزاد اسلامی نورآباد ممسنی

^۲ عضو هیئت علمی دانشگاه آزاد اسلامی واحد نورآباد ممسنی، حقوق خصوصی

چکیده

بدیهی است که صنعت حمل و نقل، به ویژه، حمل و نقل دریایی نقش مهمی در توسعه اقتصاد جهانی داشته است. مقررات مربوط به حمل و نقل دریایی حقوق ایران در سال ۱۳۴۳ به تصویب رسید و در سال ۱۳۹۱ اصلاحات و الحاقات آن بیان شد که دارای جایگاه مهمی در مسائل حمل و نقل دریایی می باشد. همچنین کنوانسیون های روتردام، بروکسل و هامبورگ به عنوان منابع مهم قوانین دریایی در اسناد بین المللی کاربرد دارد. هدف از انجام این پژوهش مطالعه روابط طرفین قرارداد حمل و نقل دریایی در حقوق ایران و اسناد بین المللی می باشد. نتایج نشان داد: ۱. منابع اصلی حقوق حمل و نقل دریایی در ایران علاوه بر قانون دریایی مصوب آبان ۱۳۴۳، کنوانسیون بروکسل سال ۱۹۲۴ می باشد. ۲. قوانین ایران دارای نقص و کاستی هایی می باشد که با مقررات بین المللی مطابقت ندارد. ۳. اصلاح مقررات موجب کاهش خطرات و حوادث دریایی و ایمنی بیشتر در امر حمل مسافر، بارگیری، جابجایی و تخلیه کالاها می شود. ۴. زمینه های لازم برای تطبیق و مقایسه مقررات دریایی ایران با راه حل هایی که کنوانسیون های مهم بین المللی مقرر کرده اند فراهم است.

واژه های کلیدی: طرفین قرارداد، حمل و نقل دریایی، قانون دریایی ایران، اسناد بین المللی.

مقدمه

از دیداد معاملات تجارتي دریایی بین ایران و دیگر کشورها قانونگذار ایرانی را به سمت تصویب مقرراتی در خصوص حمل و نقل دریایی در سال ۱۳۴۳ سوق داد. حمل و نقل دریایی به عنوان به صرفه ترین نوع حمل کالا نقش بسیار مهمی در توسعه تجارت بین المللی دارد. اغلب هزینه حمل و نقل بیش از نیمی از قیمت کالا را در بازار شامل می شود و این در حالی است که هزینه حمل دریایی ۸ تا ۱۵ درصد از قیمت کالا در بازار را شامل می شود. نظر به خطرهای حمل و نقل از طریق دریا، مسئله اصلی حمل دریایی تعیین مسئول جبران خسارت وارده به کالاهاست. حمل مسافر از طریق دریا به ویژه در مسافت های کوتاه سهم قابل توجهی را در حمل و نقل بین المللی داراست. در مورد اسناد بین المللی در رابطه با حمل و نقل دریایی می توان به کنوانسیون بروکسل، پروتکل لاهه (اصلاح کنوانسیون بروکسل)، کنوانسیون هامبورگ و کنوانسیون سازمان ملل متحد راجع به حمل و نقل مرکب بین المللی کالا موسوم به کنوانسیون ژنو و مقررات روتردام راجع به قرارداد حمل و نقل دریایی کالا اشاره کرد.

کنوانسیون روتردام که در سال ۲۰۰۸ توسط مجمع عمومی سازمان ملل متحد به تصویب رسید، مبنای مسئولیت متصدی را فرض مسئولیت قرار داده و موارد معافیت از مسئولیت متصدی را برشمرده و نیز تصریح کرده است که متصدی باید برای رهایی از مسئولیت، علت حادثه و زیان وارده به کالا را مشخص سازد. این کنوانسیون رویه ای متعادل را میان منافع فرستندگان و متصدیان حمل و نقل دریایی در پیش گرفته است تا زمینه اقبال عمومی را فراهم سازد. نظر به اینکه در اغلب موارد در رابطه قراردادی بین صاحبان کالا و متصدیان حمل و نقل توازن قراردادی عمدتاً به نفع متصدیان حمل و نقل سنگینی می کند دولت ها مجبور به مداخله شده اند و از این پس متصدیان حمل و نقل جز در موارد استثنایی که به طور مضیق بر شمرده شده اند در رساندن کالا ملزم به تعهد به نتیجه هستند و باید کالا را سالم و بدون عیب و نقص به مقصد برسانند و گنجاندن شروط عدم مسئولیت یا محدود کردن مسئولیت در قراردادهای از ناحیه متصدیان حمل و نقل پذیرفته نمی شود.

فصل هشتم قانون دریایی ایران مصوب ۱۳۴۳ در مواد ۱۱۱ الی ۱۳۵ به موضوع «حمل مسافر» پرداخته و به دو قسمت حدود مسئولیت متصدی حمل و نقل و حقوق مسافری تقسیم گردیده و موارد فسخ و انفساخ قرارداد حمل را در مواد ۱۲۹ و ۱۳۰ و ۱۳۱ ذکر نموده است. همچنین در فصل چهارم قانون دریایی ایران از مواد ۵۲ تا ۶۸ به موضوع حمل کالا پرداخته است. با توجه به اینکه صنعت حمل و نقل نقش انکارناپذیری در اقتصاد جهانی ایفا می کند به طوری که از آن به عنوان یکی از ارکان مهم جهانی شدن اقتصاد یاد می کنند و نیز از میان حمل و نقل، نوع دریایی آن از جایگاه ویژه ای برخوردار است، همچنین اینکه تاکنون پژوهش جامعی در خصوص روابط طرفین قرارداد حمل و نقل دریایی در حقوق ایران و اسناد بین المللی صورت نگرفته، آشکار است که علاوه بر بررسی روابط طرفین قرارداد، تطبیق، مقایسه حقوق و تکالیف متصدی حمل و نقل دریایی در حقوق ایران و اسناد بین المللی، انجام پژوهش جامع و کاربردی در مورد موضوع پژوهش ضرورت دارد. لذا تحقیق حاضر در نظر دارد در راستای پاسخگویی به این سوالات که: ماهیت حقوقی روابط طرفین قرارداد حمل و نقل دریایی در حقوق ایران و اسناد بین المللی چیست؟ و اینکه مقررات کشور ایران تا چه حد با مقررات بین المللی مطابقت دارد؟ با روش توصیفی تحلیلی به مطالعه روابط طرفین قرارداد حمل و نقل دریایی در حقوق ایران و اسناد بین المللی بپردازد.

انواع قرارداد حمل و نقل دریایی در حقوق ایران و اسناد بین المللی

۱- قرارداد حمل و نقل دریایی مسافر

۲- قرارداد حمل و نقل دریایی کالا

۱- قرارداد حمل و نقل دریایی مسافر

در قانون دریایی ایران تعریفی از حمل مسافر مشاهده نمی شود ولی در بند ب ماده ۱۱۱، «قرارداد حمل» را چنین تعریف نموده است: «به استثنا قرارداد اجاره کشتی، قرارداد حمل، قراردادی است که از طرف متصدی حمل و به حساب او برای حمل مسافر منعقد گردد». لذا از این تعاریف فوق می توان این نکات را دریافت:

۱- در صورتی که کشتی به صورت قرارداد اجاره^۱، در اختیار مستاجر قرار گیرد چنین قراردادی به عنوان «قرارداد حمل مسافر» تلقی نمی گردد بلکه قرارداد حمل، فقط ناظر به قراردادی است که بین مالک و مستاجر کشتی از یک طرف و مسافر از طرف دیگر منعقد می گردد.^۲

۲- اینکه مسافر فقط شخصی است که بر طبق قرارداد حمل با کشتی سفر می نماید لذا مالک و کارکنان کشتی و افرادی که مجاناً از طرف متصدی حمل سوار کشتی شده و یا به طور پنهانی وارد کشتی می شوند و با آن سفر می نمایند به عنوان مسافر تلقی نشده و مشمول احکام فوق نخواهند بود.

۳- با توجه به اینکه در خصوص شرایط صحت قرارداد حمل و همچنین شکل تنظیم این گونه قراردادها در فصل هشتم قانون دریایی ایران حکمی وجود ندارد، باید گفت که شرایط عام مندرج در قانون مدنی نسبت به قراردادهای مذکور حاکم است. با بررسی کنوانسیون های بروکسل، هامبورگ و روتردام تعریف جامعی از قرارداد حمل و نقل مسافر مشاهده نگردیده است، کلیه تعاریف در خصوص حمل و نقل به صورت کلی ذکر گردیده است.^۳

قوانین و مقررات دریایی در مورد حمل مسافر چه در حقوق ایران و چه در اسناد بین المللی حاکی از آمره بودن آنهاست و توافق برخلاف این قوانین ممکن نیست و هرگونه شرط معاف کننده یا محدود کننده مسئولیت متصدی حمل در قرارداد ممنوع می باشد.^۴

ضمانت اجراهای نقض قرارداد حمل مسافر

قانون دریایی ایران موارد فسخ قرارداد حمل را در مواد ۱۲۹ و ۱۳۰ و موارد انفساخ آن را در ماده ۱۳۱ پیش بینی کرده است. مطابق ماده ۱۲۹ قانون دریایی ایران «فرمانده موظف است مستقیماً مسیر خود را تعقیب و به سوی مقصد مسافرت حرکت کند مگر آنکه قرارداد خاصی موجود و یا انحراف مسیر برای نجات و حفظ اموال و جان اشخاص باشد. در صورت تخلف، مسافر حق دارد قرارداد را فسخ و خسارت خود را مطالبه نماید». این ماده تحت تاثیر ماده ۵ کنوانسیون ۱۹۲۴ بروکسل^۵ انشا گردیده است. به موجب این ماده «هر گونه انحراف معقول کشتی به عنوان نقض و تخلف از مقررات حمل تلقی نشده و متصدی باربری مسئول فقدان و یا خسارت وارده نخواهد بود».

دومین ماده ای که در قانون دریایی ایران به فسخ قرارداد حمل اشاره نموده است ماده ۱۳۰ می باشد. به موجب این ماده «هرگاه کشتی در روز معین به علت مسامحه یا تقصیر فرمانده کشتی حرکت نکند مسافر حق مطالبه خسارت وارده و فسخ قرارداد را دارد».

قانون دریایی ایران در ماده ۱۳۱ مقرر می دارد: «هرگاه کشتی نتواند به علت ممنوع بودن تجارت با بندر مقصد و یا محاصره اقتصادی بندر مقصد و یا به علت قوه قهریه حرکت کند قرارداد مسافرت کان لم یکن تلقی می گردد و هیچ یک از طرفین حق مطالبه خسارات از طرف دیگر را نخواهد داشت». با توجه به نحوه تنظیم ماده مزبور به نظر می رسد منظور از «کان لم یکن»

^۱ - Charter - Party Contract

^۲ - حبیبی، حبیب الله، ۱۳۹۰، ترمینولوژی حقوق و دعاوی دریایی، انتشارات دور اندیشان، تهران، چاپ اول، ص ۳۶.

^۳ - به نقل از اندرز داوود، منتظر مهدی، مسعودی فرزاد (۱۳۹۱)، مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی در قبال مسافر در حقوق ایران (با مطالعه تطبیقی)، دوفصلنامه علمی - پژوهشی دانش حقوق مدنی، دوره اول، شماره اول، ص ۷۸.

^۴ - دهقان، رمضان ۱۳۸۱، شرط عدم مسئولیت و مفاهیم مشابه، تهران، نشریه ماوی، سال دوم، شماره سی و سوم، ص ۷.

^۵ - بند ۴ ماده ۵۵ قانون دریایی ایران

^۶ - امید، هوشنگ (۱۳۵۳)، حقوق دریایی، جلد اول، ص ۱۶.

همان انفساخ قرارداد حمل از تاریخ ممنوع شدن تجارت با بندر مقصد و یا محاصره اقتصادی بندر مقصد یا حدوث فورس ماژور یا حوادث غیر مترقبه باشد. طبق بند الف ماده ۱۱۵ قانون دریایی اصلاحی سال ۱۳۹۱ «مسئولیت متصدی حمل در مورد فوت و یا صدمات بدنی وارد به مسافر در حمل و نقل داخلی به میزان مقرر در قانون مجازات اسلامی است.» و طبق بند ۴ ماده ۲۹ خسارات ناشی از صدمات بدنی وارد شده به مسافری از جمله حقوق ممتاز محسوب می شود. در صورت ورود صدمات بدنی به مسافر، او باید ظرف ۱۵ روز از تاریخ پیاده شدن از کشتی وقوع صدمات بدنی را کتباً به متصدی حمل اعلام نماید. مدت مرور زمان دعاوی مربوط به خسارت بدنی ۲ سال و مبدا مرور زمان مذکور، از روز پیاده شدن مسافر از کشتی است و در صورتی که فوت ضمن سفر پیش آید شروع مرور زمان، از زمانی است که مسافر بایستی از کشتی پیاده می شد و در صورتی که فوت ضمن سفر پیش آید، شروع مرور زمان از تاریخ فوت او خواهد بود مشروط بر اینکه از تاریخ پیاده شدن تا فوت مسافر بیش از سه سال نگذشته باشد.

۲- قرارداد حمل و نقل دریایی کالا

طبق بند ۲ ماده ۵۲ قرارداد باربری فقط قراردادی است که براساس بارنامه دریایی یا اسناد مشابه دیگری که برای حمل و نقل کالا از طریق دریاست منعقد می شود و نیز هر بارنامه دریایی یا اسناد مشابه دیگری که با استناد قرارداد اجاره کشتی رابطه بین متصدی باربری و دارنده بارنامه یا سند مذکور از زمان صدور تعیین نماید، قرارداد باربری تلقی می گردد. در قانون مدنی و تجاری تعریف دقیقی از قرارداد حمل و نقل کالا نشده است، اما می توان گفت این قرارداد، عقدی است که بر مبنای آن متصدی حمل و نقل در مقابل دیگری تعهد میکند که در ازای دریافت اجرت، کالاهایی را که به وی تسلیم شده در محل دیگری تحویل دهد.^۱

بنابراین طرفین قرارداد حمل و نقل کالا شامل فرستنده بار، متصدی باربری و تحویل گیرنده بار می باشد که طبق ماده ۵۲ قانون دریایی فرستنده بار شخصی است که با متصدی باربری قرارداد باربری تنظیم می نماید و بار را برای حمل به کشتی تحویل می دهد. متصدی باربری به مالک یا اجاره کننده کشتی که با فرستنده بار قرارداد باربری منعقد کرده است، اطلاق می شود. تحویل گیرنده شخصی است که به موجب بارنامه حق دریافت بار را دارد.

با دقت در قوانین مختلف این نتیجه حاصل می شود که چه بسا قانون گذار 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 وکالت قرارداده است مگر در مواردی که ذیلاً استثنا شده باشد و اگر بپذیریم قرارداد حمل و نقل تابعی از عقد وکالت باشد، مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل، تئوری تقصیر خواهد بود؛ که این امر با واقعیت های امروزی سازگار نیست؛ زیرا، عقد وکالت، عقدی جایز بوده و مطابق ماده ۶۷۸ قانون مدنی به عللی چون مرگ یا جنون منفسخ می شود. در حالی که قرارداد حمل و نقل کالا به عنوان یکی از مهم ترین قراردادهای تجاری، عقدی لازم بوده و دارای احکام ویژه ای می باشد. در این صورت چگونه می توان 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؟ از طرف دیگر مواد ۵۱۳ و ۵۱۶ قانون مدنی ماهیت قرارداد حمل و نقل را نوعی اجاره دانسته است؛ طبق ماده ۵۱۶ قانون مدنی ایران مبنای مسئولیت متصدی، تئوری تقصیر است. در حالی که واقعاً بعید است طرفین در هنگام تشکیل قرارداد حمل و نقل، قصد انعقاد اجاره را داشته باشند. برخی نیز آن را به صورت عقد همراه با شرط به نفع ثالث تلقی نموده اند؛ در واقع عقد میان متصدی حمل و فرستنده ی کالا بوده و گیرنده ذی نفع است.

در مقام داوری این آراء به نظر می رسد که امروزه قرارداد حمل و نقل نوعی عقد معین است که آثار و احکام خاص خود را داراست. چنان چه در حقوق فرانسه نیز برخی آن را در زمره ی «قراردادهای نمونه» دانسته اند. بنابراین، در عین اینکه نمی

^۱ - ستوده، حسن (۱۳۷۵)، حقوق تجارت، جلد چهارم، دادگستر، چاپ چهارم، ص ۷۳.

توان این قرارداد را تابع وکالت یا اجاره دانست، در مواردی قرارداد مذکور از احکام خاصی از قواعد کلی تعهدات پیروی می کند.^۱

روابط طرفین حمل و نقل دریایی در حقوق تجارت بین الملل

تعهدات و مسئولیت های خریدار و فروشنده در بعضی از موارد مشترک و گاهی متفاوت از یکدیگرند. تعهدات و مسئولیت های مشترک عبارتند از: پروانه ها، مجوزها، ترخیص امنیتی و دیگر تشریفات، قرارداد حمل و بیمه، انتقال خطرات (مسئولیتها)، تقسیم (تسهیم) هزینه ها، کمک، آرایه اطلاعات و هزینه های مربوطه. تعهدات فروشنده عبارتند از: تهیه کالا و صدور فاکتور، تحویل دادن کالا، اطلاع به خریدار، مدرک تحویل دادن کالا، بازبینی، بسته بندی، علامت گذاری کالا. تعهدات خریدار عبارتند از: پرداخت قیمت، تحویل گرفتن کالا، اطلاع به فروشنده، بازرسی کالا.

قواعد مربوط به حمل و نقل دریایی

قواعدی که صرفاً برای حمل دریایی قابل استفاده هستند. این دسته در برگزیده چهار قاعده است که هر کدام در زیر مورد بررسی و تحلیل قرار می گیرد.

الف) قاعده FAS

قاعده FAS^۲ یا «تحویل کالا در کنار کشتی یا شناور (روی اسکله یا بارانداز)» بدین معناست که فروشنده تحویل کالا را هنگامی به انجام می رساند که کالا در بندر بارگیری تعیین شده در کنار کشتی یا شناور قرار گیرد و خریدار از این لحظه به بعد باید کلیه مخارج کالا و خطرات از میان رفتن یا آسیب دیدن آن را تقبل نماید. این قاعده مخصوص حمل دریایی می باشد و از ابتدا یعنی در نسخه سال ۱۹۳۶ در اینکوترمز مطرح شده بود. تحت این قاعده فروشنده کالا نسبت به اخذ مجوز یا مجوزهای صدور و انجام تشریفات گمرکی و پرداخت هزینه های مربوطه اقدام می نماید. در نسخه سال ۱۹۹۰ ترخیص صادراتی در این قاعده وظیفه خریدار بود اما در سال ۲۰۰۰ این وظیفه و ریسک و هزینه های آن به فروشنده منتقل گردید که در سال ۲۰۱۰ نیز چنین است.

تحت قاعده FAS فروشنده کالا نسبت به اخذ مجوز یا مجوزهای صدور و انجام تشریفات گمرکی و پرداخت هزینه های مربوطه در کشور خود اقدام می نماید و باید به خریدار اطلاع دهد که طبق قرارداد کالا را در کنار کشتی یا شناور معین در محل بارگیری در تاریخ معین تحویل داده است یا اینکه کشتی یا شناور منتخب از تحویل گرفتن کالا امتناع نموده است. فروشنده سپاهه تجاری و سایر اسناد و مدارک را طبق قرارداد و متن اعتبار اسنادی (در صورت استفاده از اعتبار اسنادی برای پرداخت) تهیه و تحویل می نماید. به علاوه فروشنده هزینه های متداول و رایج در عرف بازرگانی تا قرار دادن کالا در کنار کشتی یا دونه را می پردازد. بدین ترتیب هزینه های حمل داخلی در کشور فروشنده به عهده خود وی می باشد. لیکن در این قاعده فروشنده تعهدی در قبال انعقاد قرارداد حمل بین المللی و بیمه نداشته و پرداخت کرایه حمل و حق بیمه را نمی پذیرد. از سوی دیگر خریدار کالا موظف است قیمت کالا را طبق قرارداد پرداخت کند و باید نسبت به انعقاد قرارداد حمل اقدام نموده و هزینه آن را پردازد. هرچند خریدار تعهدی نسبت به فروشنده بابت بیمه کردن کالا ندارد، اما بهتر است به خاطر منافع خود کالا را بیمه نماید. به علاوه خریدار موظف است نام کشتی، محل و زمان بارگیری را به موقع به فروشنده کالا اطلاع داده و در خصوص ورود کالا به کشور خودش و اخذ مجوزهای ورود و پرداخت حقوق ورودی و هزینه های گمرکی و به طور کلی ترخیص وارداتی اقدامات لازم را انجام دهد. امکان دارد خریدار به موقع به فروشنده کالا در خصوص زمان ورود کشتی اطلاع ندهد، یا کشتی به موقع در بندر مبدا برای بارگیری آماده نباشد یا کشتی دیر به بندر مورد توافق برسد یا توانایی تحویل

^۱ به نقل از یزدانین علیرضا (۱۳۹۰)، مبانی مسئولیت مدنی متصدی در قراردادهای حمل و نقل کالا در حقوق ایران و فرانسه، صص ۱۷-۱۸.

^۲ -FREE ALOGSIDE SHIP

گرفتن کالا را نداشته باشد. این موارد باعث انتقال قبل از موعد ریسک صدمه دیدن یا از بین رفتن یا مغفود شدن کالا از فروشنده به خریدار خواهند شد. همچنین در صورتی که کشتی زودتر از موعد مقرر نیز حرکت کند و تا آن زمان فروشنده کالا را تحویل نداده باشد، خریدار باید ریسک و مسئولیت و هزینه های آن را بپذیرد. به طور خلاصه، محل انتقال ریسک و هزینه ها و کرایه حمل از فروشنده به خریدار در کنار کشتی در مبدا حمل می باشد.

ب) قاعده FOB

قاعده^۱ FOB یا «تحویل کالا روی کشتی یا شناور» بدین معناست که فروشنده تحویل کالا را هنگامی به انجام می رساند که کالا را در بندر بارگیری تعیین شده بر کشتی بارگیری نماید و روی یا کف خن کشتی یا محلی که با توجه به نوع کشتی منطقی برای استقرار کالا پیش بینی شده است، تحویل دهد. به عبارتی خریدار از این لحظه به بعد باید مسئولیت کلیه مخاج کالا و خطرهای از میان رفتن کالا یا آسیب دیدن آنرا تقبل کند. این قاعده نیز مخصوص حمل دریایی می باشد و از ابتدا یعنی در نسخه سال ۱۹۳۶ در اینکوترمز مطرح شده بود. فروشنده در قاعده FOB کالا را در بندر بارگیری تعیین شده بر کشتی یا شناور بارگیری می نماید و روی یا کف کشتی یا محلی که با توجه به نوع کشتی منطقی برای استقرار کالا پیش بینی شده است تحویل می دهد. قابل ذکر است که در این اصطلاح فروشنده کالای فروخته شده را بعد از بارگیری روی کشتی (و نه صرفا عبور از ریل کشتی) تحویل داده و به هزینه خود نسبت به اخذ مجوزهای لازم جهت صدور کالا و پرداخت هزینه های مربوطه مانند عوارض صدور اقدام می نماید. فروشنده بارنامه و سایر اسناد و مدارک مانند سیاهه تجاری و لیست عدل بندی و اسناد مشخص شده در قرارداد فروش را تهیه و تحویل می دهد. فروشنده همچنین هزینه های کالا تا بارگیری کالا روی کشتی یا شناور را شامل هزینه های تولید، بسته بندی، بارگیری، حمل داخلی تا بندر و هزینه انتقال کالا از اسکله تا کف کشتی را می پردازد.^۲

از سوی دیگر تحت این قاعده خریدار موظف است قیمت کالا را طبق قرارداد پرداخت نموده و نسبت به انعقاد قرارداد حمل اقدام و هزینه های مترتب را پرداخت نماید. خریدار در این قاعده نیز تعهدی بابت بیمه به فروشنده ندارد اما به دلیل منافع خود کالا را بیمه می نماید. به علاوه، خریدار نام کشتی، محل و زمان بارگیری را به موقع به فروشنده کالا اطلاع داده و نسبت به اخذ مجوزهای لازم برای ورود کالا و پرداخت حقوق ورودی و هزینه های گمرکی در کشور خود اقدام می نماید. در قواعد FOB فروشنده کالا را تا مرز کشور خود رسانده، ترخیص صادراتی می نماید و در محل یا بندر حمل کننده تحویل می دهد. در همان محل، ریسک و هزینه ها نیز به خریدار منتقل می شود. تهیه و تایید اسناد لازم برای صدور کالا نیز برعهده فروشنده می باشد اما فروشنده تعهدی بابت ارایه اسناد لازم برای ترخیص وارداتی کالا ندارد مگر در قرارداد ذکر شده باشد. حمل بین المللی توسط خریدار هماهنگ شده و کرایه اصلی یا کرایه مربوط به حمل بین المللی را خود خریدار پرداخت می نماید. بهتر است خریدار برای پوشش خطرات از بیمه مناسب استفاده نماید.

ج) قاعده CFR

قاعده^۳ CFR یا «قیمت کالا (هزینه ها) و کرایه تا بندر مقصد» بدین معناست که فروشنده تحویل کالا را هنگامی به انجام می رساند که کالا در بندر مبدا در کشتی یا شناور بارگیری نماید. این قاعده مخصوص حمل دریایی بوده و از نسخه سال ۱۹۳۶ تحت عنوان C&F در اینکوترمز مطرح بوده است که در نسخ قبلی اینکوترمز مورد استفاده قرار می گرفت اما در نسخه سال ۲۰۰۰ به CFR تغییر نام یافت. تحت این قاعده فروشنده باید هزینه ها و کرایه لازم جهت حمل کالا تا بندر مقصد مقرر را بپردازد اما مسئولیت خطر از میان رفتن یا آسیب دیدن کالا و هرگونه هزینه اضافی ناشی از حوادثی که پس از تحویل در بندر مبدا روی می دهند از فروشنده به خریدار منتقل می شود. باید دقت نمود منظور از هزینه ها صرفا هزینه های متعارف و قابل

^۱ - Free on bord

^۲ - به نقل از محترم قلاتی، رحیم، محترم قلاتی، ایمان و قلی زاده، زهرا (۱۳۹۴)، کاربرد اینکوترمز ۲۰۱۰ در تجارت بین الملل، ص ۸۵.

^۳ - cost & freight

پیش بینی تجارت می باشد. به علاوه فروشنده موظف است کالای فروخته شده را در بندر مبدا، بارگیری نموده و قرارداد حمل تا بندر مقصد که در قاعده مشخص می شود را منعقد نموده و هزینه حمل بین المللی یا به عبارت دیگر کرایه را پردازد. ذکر نام بندر مقصد در قرارداد فروشی بین المللی کالا جلوی این قاعده ضرورت دارد (به عنوان مثال CFR BANDAR ABBAS) در این قاعده عموماً فقط نام بندر مقصد نوشته می شود در صورتی که محل انتقال خطر در واقع همانند FOB می باشد؛ بنابراین، بهتر است نام بندر مبدا یا بارگیری نیز مشخص و تعیین شود. نقطه نهایی در بندر مقصد نیز بهتر است تا حد امکان دقیق تعریف شود چرا که هزینه ها تا آن محل با فروشنده است.

فروشنده باید قرارداد حمل را منعقد نموده و هزینه های آن را تا مقصد تعیین شده پرداخت نماید. قرارداد حمل باید دربرگیرنده شرایط متعارف و به هزینه فروشنده منعقد گردد و حمل کالا در مسیر متعارف و به وسیله شناوری که به طور عادی برای حمل کالای فروش رفته مورد استفاده قرار می گیرد را ممکن سازد. به عنوان مثال کالای بارگیری شده در کانتینر را نمی توان روی عرشه^۱ حمل نمود، چرا که کالا در معرض خطرهای بیشتری قرار می گیرد و رعایت نکردن عرف های حمل ممکن است موجب از بین رفتن تعهدات بیمه گر شود. بهتر است مشخص شود کالا در کشتی لاینر حمل شود یا در یک کشتی اجاره ای چارتر. از سوی دیگر ممکن است کالای فله ای در کشتی فله بر مخصوص و یا گاهی اوقات در کشتی کانتینر بر حمل شود (بار علی رغم فله بودن در کانتینر بارگیری می شود) و نوع کشتی و حمل بهتر است در قرارداد فروش مشخص شود چرا که ممکن است بر دیگر قراردادهای همچون بیمه یا بازرسی تاثیر بگذارد. همچنین راجع به تخلیه کالا نیز بهتر است تعیین شود که برعهده کدام طرف می باشد. اینکونرمز در باب تخلیه قواعد C مسکوت است و باید در قرارداد فروش و حمل مشخص شود تخلیه در قیمت حمل محاسبه شده است^۲ یا اینکه محاسبه نشده و خریدار موظف است در مقصد به شرکت حمل پرداخت نماید^۳ همچنین علی رغم نوشتن نام بندر مقصد در این قاعده باید از تعیین زمان تحویل در مقصد اجتناب نمود چرا که در صورت تعیین یک مهلت برای رساندن یا تحویل کالا در مقصد، ممکن است بدین نحو تفسیر شود که فروشنده موظف بوده کالا را در مقصد تحویل دهد و بهتر است اینگونه نباشد. نباید با سپردن تعهدات مبهم باب تفسیر را به گونه ای باز گذاشت که به ضرر طرفین باشد؛ اما در صورتی که فروشنده هزینه تخلیه را طبق قرارداد حمل به شرکت مربوطه پرداخت نموده باشد نمی تواند از خریدار مطالبه یا درخواست استرداد آن هزینه را نماید. همچنین باید مشخص شود در صورت تخلیه زودهنگام^۴ یا تاخیر در تخلیه^۵ کدام طرف باید مبلغ مربوطه را دریافت یا پرداخت نماید. خریدار باید بندر مقصد را قبل از شروع حمل به اطلاع فروشنده برساند تا قرارداد حمل را منعقد و کالا را تحویل دهد و در صورتی که در قرارداد چند مقصد انتخابی تعریف شده باشد و خریدار حق انتخاب بین آنها داشته باشد، باید در زمان مقرر انتخاب نهایی خود را به اطلاع فروشنده برساند. در صورتی که خریدار در اینگونه شرایط به موقع اطلاع ندهد، ریسک ممکن است قبل از بارگیری به خریدار منتقل شود و خریدار مجبور شود هزینه های اضافی را همچون انبارداری در بندر مبدا که به دلیل تاخیر خریدار در اطلاع رسانی ایجاد شده است را پرداخت نماید.

فروشنده باید اطلاعات لازم (از جمله نام شرکت حمل) برای تحویل گرفتن کالا در مقصد را به خریدار بدهد. فروشنده همچنین باید به هزینه خودش و بدون تاخیر، سند حمل متعارف را برای خریدار تهیه نماید. این سند باید کالای موضوع قرارداد را پوشش داده، تاریخ صدور آن در بازه زمانی مورد توافق دو طرف باشد (مگر آنکه به نحو دیگری توافق شده باشد) و خریدار را قادر سازد تا در مقصد کالا را از شرکت حمل مطالبه نماید. همچنین این سند باید قابل معامله باشد و خریدار را قادر نماید تا کالا را حین حمل از طریق انتقال آن سند به شخص دیگر یا اطلاع به شرکت حمل بفروشد. همچنین، از آنجا که این سند به صورت قابل انتقال و در چند نسخه اصلی صادر می شود، تمام نسخ اصلی باید به خریدار تحویل شود. بارنامه باید نشان دهد که کالا قبل از حمل روی کشتی بارگیری و به شرکت حمل تحویل شده و این موضوع در بارنامه قید می شود. عموماً در

^۱ - ON DECK

^۲ - LINER OUT

^۳ - FREE OUT

^۴ - DISPATCH

^۵ - DEMAURRAGE

حمل و نقل، صدور "سند متعارف" مورد قبول و کافی می باشد؛ اما در حمل و نقل دریایی چندین نوع سند ممکن است مورد استفاده قرار گیرد. در حمل دریایی به طور سنتی بارنامه قابل معامله مورد استفاده قرار می گیرد، اما در سال های اخیر چند نوع سند جدید نیز مطرح شده است. به عنوان مثال سند حمل غیر قابل معامله ای همانند راهنامه یا سند حمل عادی همچون (LINER WAYBILL, OSEAN WAYBILL, SEA WAYBILL) تجار کالاهای فله ای خیلی اوقات در حین حمل، کالای خود را به فروش می رسانند و در این مواقع از بارنامه قابل انتقال برای تغییر و انتقال مالکیت کالا استفاده می کنند؛ بنابراین اگر خریدار قصد فروش کالا در حین حمل را دارد بهتر است از فروشنده سند حمل قابل انتقال بخواهد تا بتواند با استفاده از آن مالکیت کالا را منتقل نماید. در واقع این سند با ظهر نویسی به افراد جدید منتقل می شود و هر شخصی که نهایتاً این سند را در اختیار داشته باشد می تواند کالا را از شرکت حمل در مقصد مطالبه نماید. به علاوه باید مراقب ریسک و تقلب دریایی در زمان صدور چند نسخه بارنامه اصلی باشیم و در صورت وجود این نسخ که تعداد آنها در بارنامه دج می شود، باید تمامی نسخ را از فروشنده دریافت نمود.^۱

خریدار نیز موظف است کالا را در مقصد تحویل بگیرد، اما تحویل گرفتن کالا به معنی از بین رفتن حق وی برای طرح دعوا علیه فروشنده در صورت نقض قرارداد نمی باشد. فروشنده نسبت به انعقاد قرارداد بیمه و پرداخت حق بیمه هیچ وظیفه ای ندارد و در صورت تمایل و بنا به درخواست خریدار و به هزینه و ریسک او می تواند نسبت به انعقاد قرارداد بیمه عمل نماید. خریدار باید سند حمل ارائه شده از سوی فروشنده را در صورتی که مطابق با قرارداد باشد بپذیرد، چراکه عدم پذیرش را می توان به نقض قرارداد تفسیر نمود. البته در صورتی که سند حمل مطابق قرارداد نباشد (به عنوان مثال "مخدوش"^۲) باشد، خریدار می تواند ضمن عدم پذیرش و عدم پرداخت وجه معامله، طبق قرارداد با فروشنده برخورد نماید.

د) قاعده CIF

قاعده CIF^۳ یا «هزینه، بیمه و کرایه تا بندر مقصد» بدین معناست که فروشنده کالا را بعد از بارگیری در کشتی یا شناور به شرکت حمل تحویل می دهد. البته فروشنده موظف است کرایه، حق بیمه و دیگر هزینه های متعارف تا بندر مقصد را نیز پرداخت نماید. باید دقت نمود فروشنده صرفاً موظف به پرداخت هزینه های مذکور است و تعهدی بابت ریسک و خطرات اجرای این مراحل بعد از بارگیری در بندر مبدا ندارد. این قاعده ویژه حمل دریایی می باشد و از ابتدا یعنی سال ۱۹۳۶ در اینکوترمز مطرح بوده است؛ بنابراین تعهدات فروشنده در این قاعده همانند CFR می باشد، با این تفاوت که انعقاد قرارداد بیمه با شرکت بیمه و پرداخت حق بیمه را نیز برعهده می گیرد. بدین ترتیب فروشنده کالا بعد از ترخیص صادراتی در کشور مبدا، قرارداد حمل با شرکت حمل کننده را منعقد نموده و کرایه حمل را می پردازد. به علاوه قرارداد بیمه نیز با شرکت بیمه ای منعقد و حق بیمه را پرداخت می نماید. به طور کلی، کلیه وظایف و تعهدات و تکالیف و مسئولیت های طرفین داد و ستد در اصطلاح CIF به جز بیمه مانند قاعده CFR است.

چند نکته در مورد این قاعده و مبحث بیمه باید مورد دقت قرار گیرد.

نکته اول: اینکه فروشنده موظف به تهیه کمترین پوشش بیمه ای کلوز C بوده و خریدار در صورت تمایل و با توجه به نوع کالا و حمل و نقل باید بیمه های تکمیلی را خریداری نموده یا به صورت صریح با فروشنده توافق نماید که پوششهای بهتر (کلوز A, B) را فراهم نماید.

نکته دوم: اینکه هر چند فروشنده بیمه نامه را تهیه و قرارداد آن را منعقد می نماید و مسئولیت بیمه نمودن کالا برعهده وی می باشد، لکن تعهدی در قبال آسیب دیدن کالا ندارد و در صورت آسیب دیدن کالا خریدار خود باید از شرکت بیمه ای طلب خسارت نماید.

^۱ - به نقل از محترم قلاتی، رحیم، محترم قلاتی، ایمان و قلی زاده، زهرا (۱۳۹۴)، کاربرد اینکوترمز ۲۰۱۰ در تجارت بین الملل، ص ۹۰.

^۲ -Claused

^۳ -Cost, Insurance and Freight

نکته سوم: قرارداد بیمه نامه باید با یک شرکت دارای شهرت خوب منعقد شده باشد و ذینفع بیمه نامه مذکور باید خریدار یا فرد دیگر دارای منافع قابل بیمه باشد تا وی بتواند در صورت بروز خسارت از شرکت بیمه بابت جبران خسارت پیگیری نماید.

نکته چهارم: اینکه باید دست کم ۱۱۰٪ ارزش کالا را پوشش داده و به از همانند ارز قرارداد صادر شده باشد.

نکته پنجم: اینکه مدت قرارداد و پوشش بیمه باید از لحظه انتقال خطر (بارگیری کالا روی کشتی دربندرمبدا) تا زمان رسیدن کالا به مقصد مورد توافق باشد. این قاعده نیز همچون CFR دونقطه بحرانی دارد و بهتراست نقطه انتقال خطر و نقطه انتقال هزینه به صورت دقیق و شفاف تعیین شود. همچنین علاوه بر تعیین بندر مبدأ، بهتر است نقطه مورد توافق در بندر مقصد نیز مشخص شود تا در مراحل بعد، تخلیه و عملیات بندری (THC) موجبات اختلاف ایجاد ننماید.

اصطلاح CIF در کشور ما اهمیت زیادی دارد، چرا که بر اساس ماده ۱۴ قانون امور گمرکی مصوب ۱۳۹۰ ارزش گمرکی کالا عبارت است از ارزش CIF کالا. این موضوع بدان معناست که گمرک دریافتی های خود یا حقوق ورودی را از ما اخذ ارزش گمرکی کالا دریافت می کند که این ارزش عبارت است از جمع قیمت خود کالا، کرایه حمل تا اولین گمرک ورودی و مبلغ حق بیمه. به عنوان مثال در صورتی که کالا طبق قاعده CFR خریداری شده باشد در ابتدا حق بیمه به آن اضافه می شود و در گام بعد حقوق ورودی موردنظر بر مبنای ارزش CIF و تعرفه کالا محاسبه می گردد.

در CIF:

۱. کلوز بیمه ای باید مشخص شود.
۲. ارز بیمه نامه باید با ارز معامله یکسان باشد.
۳. بیمه نامه باید حداقل ۱۱۰٪ ارزش کالا را پوشش دهد.

انتخاب قاعده مناسب در حمل و نقل دریایی

در مطالب ذکر شده تعهدات و مسئولیت های طرفین معامله و بخشی از هزینه ها که هر کدام در یک معامله بین المللی برعهده می گیرند، مورد بحث و بررسی قرار گرفت؛ اما یک سوال اساسی و مهم این است که در معاملات بین المللی و قراردادهای فروش، بهترین قاعده کدام است؟ یا به بیان دیگر استفاده از کدام قاعده مناسب تر می باشد؟ ممکن است در پاسخگویی به این سوال به راحتی عنوان شود برای فروشنده EXW و برای خریدار DDP اما انتخاب یک قاعده مناسب امروز ساده نبوده و بهتر است نسبت به آن دیدگاه سیستمی داشته باشیم. دیدگاه سیستمی به این معنا که در زمان انعقاد قرارداد و انتخاب یک قاعده از چند زاویه به این موضوع بنگریم و چندین عامل را برای انتخاب، مدنظر قرار دهیم. خریداری فروشنده بودن، امکانات طرفین در کشورهای مبدأ و مقصد، توانایی های طرفین، مدت زمان لازم برای هر طرف جهت انجام یک گام و هزینه انجام هرگام برای طرفین باید مورد توجه قرار گیرد. بهتر است در هر معامله با توجه به شرایط، یک حالت بهینه که هزینه ها را در کمترین حد ممکن نگهدارد و سود طرفین را به حداکثر برساند انتخاب گردد. بدیهی است قیمت کالا در قاعده های مختلف متفاوت می باشد، مثلاً قیمت FOB و CFR تفاوت زیادی ممکن است داشته باشد که تحت تاثیر فاصله دو کشور و هزینه حمل و نقل بین المللی و چند عامل دیگر می باشد. بهتر است طرفین به جای اینکه سعی کنند مسئولیت کمتری بپذیرند، به دنبال این باشند که هر مرحله را طرفی که بهتر و با هزینه کمتر و زمان کوتاه تر انجام می دهد برعهده بگیرد. این حالت باعث می شود که سود طرفین به بالاترین سطح برسد. در صورت رعایت این موضوع، رقابت پذیری محصول در کشور مقصد با کمتر شدن قیمت، افزایش می یابد و این موضوع به نوبه خود باعث مستحکم تر شدن رابطه تجاری دو طرف و سود دهی بیشتر برای هر دو طرف می گردد.

در شرایط کشور ما استفاده از قاعده EXW تجار توصیه نمی شود، چراکه حمل داخلی در کشور مبدأ و ترخیص صادراتی در این قاعده برعهده خریدار است و این موضوع ریسک و هزینه های خاص خود را دارد. ممکن است ترخیص صادراتی در آن کشور برای ما کار ساده ای نباشد، به علاوه اینکه ممکن است به صورت ناگهانی بر صادرات یک کالا حقوق صدوری وضع شود. در صورتی که شرایط خرید به صورت EXW باشد ترخیص صادراتی و ریسک و هزینه های آن برعهده خریدار می باشد. از

سوی دیگر ممکن است به صورت ناگهانی در کشور مبدا کالا ممنوع الصدور شود؛ بنابراین منطقی است که این ریسک و هزینه ها را به فروشنده منتقل کنیم. البته در صورتی که خریدار در کشور فروشنده امکانات و ارتباطات قوی و مناسب دارد و خود می تواند این فرآیند را به نحو مناسب هماهنگ نماید می تواند از این قاعده استفاده نماید. روی هم رفته به جز موارد خاص، استفاده از این قاعده توصیه نمی شود. در انتخاب قاعده باید روش حمل، ماهیت کالا و توان دو طرف معامله در کشورهای خود تحلیل شود. استفاده از قاعده FAS نیز برای خریدار توصیه نمی شود، چرا که در این قاعده ریسک و هزینه بارگیری به عهده خریدار می باشد. اغلب اوقات در زمان بارگیری، کالا مواجه با خطرات زیادی می باشد و از آنجا که این خطرات درون کشور فروشنده اتفاق می افتد، برای خریدار بهتر است که برعهده فروشنده باشند. به علاوه اینکه فروشنده ها در تحلیل مالی و ارایه قیمت عموماً فقط هزینه بارگیری را به FAS اضافه می نمایند تا قیمت FOB اعلام نمایند. از آنجا که قاعده FOB بسیار منطقی تر و کم خطرتر می باشد، بهتر است بجای FAS از FOB استفاده نمود.

همانطور که در بررسی قواعد اشاره شد، در دو قاعده CIF و CIP تنها در (همین دو قاعده) فروشنده موظف است کالا را به نحوی که ذینفع آن خریدار باشد، بیمه نموده، هزینه یا حق بیمه مربوطه را پرداخت و بیمه نامه را به خریدار تسلیم نماید؛ بنابراین در این قواعد انتخاب شرکت بیمه و انعقاد قرارداد بیمه و پرداخت حق بیمه برعهده فروشنده می باشد. استفاده از این دو قاعده نیز در کشور ما (به عنوان خریدار) زیاد توصیه نمی شود چرا که اولاً شرکت‌های بیمه خارجی در ایران شعبه ندارند و در صورت بروز خسارت امور مربوط به پیگیری به شدت سخت می شود. ثانیاً بر اساس قانون بیمه ای کشور در صورتی که واردات کالا با ارز آزاد باشد، الزاماً باید بیمه نامه صادر شده توسط شرکت‌های ایرانی به بانک ارایه شود. نکته بعد اینکه در گمرکات نیز بیمه نامه ایرانی پذیرفته می شود؛ بنابراین از آنجا که در محل انتقال خطر بین CFR و CIF هیچگونه تفاوتی وجود ندارد، همچنین بین محل انتقال خطر CPT و CIP تفاوتی وجود ندارد، بهتر است از دو قاعده CFR و CPT استفاده شود. در قواعد D (DAT, DAP, DDP) فروشنده ریسک و خطرات را نیز تا مقصد نهایی برعهده گرفته و بعد از رساندن کالا به مقصد، تعهداتش پایان می یابد. استفاده از قواعد دسته D نیز زیاد توصیه نمی شود چراکه عموماً فروشنده موضع گیری نموده و این قواعد را نمی پذیرد. از سوی دیگر، اگر تعهدات بعد از شروع حمل را خود خریدار بپذیرد، راحت تر و روی هم رفته با هزینه کمتر می تواند از پس آنها بر آید. به علاوه اینکه قاعدتاً در این قواعد فروشنده باید صبر نماید تا کالا به مقصد برسد و بعداً وجه معامله را دریافت نماید که پذیرش این موضوع سخت می باشد و فروشنده ها مایل هستند بعد از تحویل کالا در کشور خود به شرکت حمل قادر باشند وجه معامله را دریافت نمایند. از سوی دیگر در قاعده DDP فروشنده خود موظف است هزینه ها و حقوق ورودی و عوارض گمرکی در کشور مقصد را نیز پرداخت نماید. این موضوع با توجه به سخت بودن پیش بینی هزینه ها در گمرکات کشور ما عملاً برای فروشنده ها غیر قابل قبول می باشد (مگر اینکه در ایران نماینده داشته باشند). بهتر است به عنوان خریدار، فروشنده را مجبور به پذیرش این قواعد ننماییم.

بنابر مطالب ذکر شده عملاً چهار قاعده باقی می ماند که عبارتند از: (CPT, CFR, FOB, FCA) این چهار قاعده نه تنها در کشور ما، بلکه در دیگر کشورها نیز بسیار رایج بوده و مورد استفاده قرار می گیرند. دو مورد از این چهار قاعده ویژه حمل دریایی هستند (FOB, CFR) و دو مورد دیگر (CPT, FCA) نیز برای همه روش‌های حمل قابلیت استفاده را دارند که در عمل برای حمل و نقل دریایی کمتر مورد استفاده قرار می گیرند. از سوی دیگر در دو قاعده FOB, FCA حمل بین المللی برعهده خریدار بوده و در دو قاعده دیگر (CPT و CFR) حمل برعهده فروشنده می باشد. تجار عموماً برای انتخاب از بین این چهار قاعده در گام اول با توجه به حجم، وزن، ماهیت کالا و مبدا و مقصد، روش حمل را انتخاب می نمایند. بدین معنا که اول باید تصمیم می گرفت حطی دریایی مناسب است یا دیگر روش‌های حمل. در واقع در این مرحله دو قاعده حذف می شوند. اگر کالا حجیم باشد و سنگین به نحوی که بخواهیم به صورت دریایی حمل کنیم دو قاعده CPT و FCA حذف می شوند و بالعکس اگر دسترسی به دریا نباشد یا حجم کالا بسیار کم باشد یا کالا برای یک نماینده خاص باید سریع به کشور مقصد برسد، قواعد مربوط به حمل دریایی حذف می شوند؛ بنابراین بعد از انتخاب یکی از دسته ها با توجه به روش حمل (CPT و FCA) یا (CFR, FOB) به تجزیه تحلیل مالی می پردازیم. به عنوان مثال حمل دریایی را با توجه به شرایط انتخاب نموده

ایم و دو گزینه FOB یا CFR را در دسترس داریم. تفاوت اصلی این دو قاعده در حمل بین المللی می باشد، بنابراین ضمن استعلام هر دو حالت از فروشنده از شرکتهای حمل داخلی نیز استعلام می گیریم. در واقع بررسی می نماییم که اگر FOB بخریم و خود ما حمل را هماهنگ نموده و هزینه آن را پرداخت کنیم، بهای تمام شده کمتر می شود یا اینکه حمل را نیز برعهده فروشنده (CFR) بگذاریم. در هر صورت کلیه هزینه های یک معامله عدد ثابتی نیست و با تقسیم منطقی این هزینه ها میتوان باعث کاهش آنها شد. به بیان دیگر هر وظیفه و قسمت کام بهتر است به طرفی واگذار شود که با هزینه کمتر، سریع تر و راحت تر از پس آن قسمت کار بر می آید.

انواع سیستمهای مسئولیت در حقوق دریایی

- ۱- «تقصیر لازم اثبات» که در آن اصل، عدم تقصیر متعهد است و مدعی باید تقصیر وی را ثابت کند.
 - ۲- «فرض تقصیر»^۱ یا اماره تقصیر که در این سیستم، تقصیر متعهد مفروض تلقی میشود و وی می تواند با اثبات عدم تقصیر خود، از مسئولیت فرار کند.
 - ۳- «فرض مسئولیت»^۲ که در مورد متعهد به صرف اثبات بی تقصیری از مسئولیت معاف نمی شود، بلکه باید غیرقابل انتساب بودن علت وقوع خسارت و خارجی بودن آن را با ذکر عامل ورود خسارت اثبات نماید.^۳
 - ۴- «مسئولیت مطلق»^۴ که در آن متعهد در هر صورت مسئول است و اثبات قوه قاهره هم معاف کننده نیست. تعیین مبنای مسئولیت در کنوانسیون «بروکسل» امری بسیار پیچیده است، ولی با توجه به تمام جهات، به نظر می رسد که مبنای مسئولیت در این کنوانسیون، همانا «فرض مسئولیت» می باشد.^۵
- تعیین مبنای مسئولیت در کنوانسیون هامبورگ هم مشابه کنوانسیون بروکسل می باشد، هرچند ظاهر مواد کنوانسیون ذهن را به سمت فرض تقصیر سوق می دهد لیکن مبنای مسئولیت همان فرض مسئولیت می باشد. مقررات روتردام هم مانند تمامی کنوانسیون های حمل و نقل دریایی کالا به صراحت در خصوص مبنای مسئولیت متصدی تعیین تکلیف نکرده است همانطور که مبنای مسئولیت در مقررات لاهه و هامبورگ نیز بین حقوق دانان داخلی و خارجی محل بحث و اختلاف نظر است. یکی از دلایل پراکندگی آرا در این خصوص، خلط جنبه نظری و عملی مسئولیت است. در تمام مقررات سابق در متن کنوانسیون ها عباراتی دیده میشود که حاکی از قرار داشتن مبنای مسئولیت بر فرض تقصیر می باشد، اما در عمل و به هنگام دفاع متصدی در برابر اماره تقصیر راهکارهای پیش روی او چنان است که ما را به سمت فرض مسئولیت سوق می دهد. رویکرد مقررات روتردام در مجموع تا حدودی ترکیبی از رویه های دو کنوانسیون موجود است و مبنای مسئولیت، فرض مسئولیت است.^۶

مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی در خصوص حمل کالا

در حقوق ایران قسمتی از ماده ۵۱۶ قانون مدنی بدین نحو تنظیم شده است که: «تعهدات متصدیان حمل و نقل اعم از اینکه از راه خشکی یا آب و هوا باشد برای حفاظت و نگه داری اشیایی که به آن ها سپرده می شود همان است که برای امانت داران مقرر است...»؛ و در قسمت دوم این ماده مقرر می دارد: «... بنابراین در صورت تفریط یا تعدی مسئول تلف یا ضایع شدن اشیایی خواهند بود که برای حمل به آن ها داده می شود و این مسئولیت از تاریخ تحویل اشیاء به آنان خواهد

^۱ - Presumption of Fault

^۲ - Presumption of Responsibility

^۳ - تقی زاده، ابراهیم (۱۳۹۰)، حقوق حمل و نقل دریایی، تهران، مجد، ص ۳۵.

^۴ - Absolute Liability

^۵ - هاشمی زاده، علیرضا (۱۳۷۸ الف)، مسئولیت متصدی حمل دریایی در قبال کالا براساس کنوانسیون های بروکسل ۱۹۲۴ و هامبورگ ۱۹۷۸، پایان نامه کارشناسی ارشد حقوق خصوصی، دانشگاه امام صادق، صص ۷۱-۷۶.

^۶ - تقی زاده ابراهیم و احمدی افشین (۱۳۹۴)، بررسی تطبیقی حدود و مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی در کنوانسیون «روتردام» با کنوانسیونهای «بروکسل» و «هامبورگ»، مطالعات حقوق تطبیقی، دوره ۶ شماره ۲، صص ۴۴۷-۴۵۵.

بود.» به موجب این ماده در صورتی که متصدی با تلف شدن کالا نتواند به عهد خویش وفا نماید، متصدی ضامن نیست؛ مگر این که صاحب کالا تقصیر متصدی را ثابت نماید. ماده ۵۱۶ قانون مدنی با مواد ۲۲۷ و ۲۲۹ در قسمت قواعد عمومی قراردادهای معارض جلوه می کند زیرا مطابق این قواعد در صورت عدم انجام تعهد صرف عهده شکنی تقصیر بوده و متعهدله نیازی به اثبات تقصیر نداشته و متعهد برای رهایی از مسئولیت باید وجود علت خارجی را در وقوع زیان اثبات کند.^۱

درخصوص وجود تعارض بین ماده ۵۱۶ با مواد ۲۲۷ و ۲۲۹ باید گفت این تعارض به خاطر جنس تعهدات است یعنی در ماده ۵۱۶ قانون مدنی تعهد به وسیله است در حالی که در ماده ۲۲۷ و ۲۲۹ تعهد به نتیجه صورت گرفته است.^۲

در ماده ی ۳۸۶ قانون تجارت چنین آمده است: «اگر مال التجاره تلف یا گم شود متصدی حمل و نقل مسئول قیمت آن خواهد بود مگر این که ثابت نماید تلف یا گم شدن مربوط به جنس خود مال التجاره یا مستند به تقصیر ارسال کننده و یا مرسل^۳ البیه و یا ناشی از تعلیماتی بوده که یکی از آن ها داده اند و یا مربوط به حادثی بوده که هیچ متصدی مواظبی نیز نمی توانست از آن جلوگیری نماید.» این ماده به قواعد عمومی تعهدات و مسئولیت قراردادی^۴ نزدیک شده است. در رفع تعارض این ماده با ماده ۵۱۶ قانون مدنی برخی نویسندگان حقوقی متعهد به نسخ ماده ۵۱۶ قانون مدنی توسط ماده ۳۸۶ قانون تجارت هستند؛ اما دکتر شهیدی در کتاب سقوط تعهدات بر این نظر است که پذیرش نسخ ماده ۵۱۶ قانون مدنی دشوار است. متصدی حمل با دایر کردن مؤسسه حمل و نقل به نوعی ادعا می کند که تخصص و تجربه کافی در این امر را دارد که کالاهای دیگران را به مقصد برساند. بدیهی است در صورت نقض تعهد باید خسارت بپردازد یا بار اثبات علت خارجی را برعهده بگیرد. مطابق قاعده ی «من له الغنم فعلیه الغرم»، پرداخت خسارت ناشی از عدم انجام تعهد از سوی مؤسسه ای که سود سرشار می برد، امری منطقی است. بنابراین، حمل و نقل های تجاری مشمول ماده ی ۳۸۶ قانون تجارت قرار می گیرند؛ اما گاهی حمل و نقل در قالب یک حرفه ی تجاری نبوده و بنگاه یا مؤسسه ی حمل و نقلی وجود نداشته و شخص نیز ادعای تخصص و تجربه ی کافی ندارد؛ در این موارد رابطه بیشتر بر مبنای امانت است، نه تجربه و تخصص؛ در این موارد ظاهر در این است که امین مرتکب تعدی و تفریط نمی شود و صاحب کالا که مدعی امری خلاف این ظاهر است، باید بار اثبات تقصیر را تحمل کند. افزون بر این، حمل و نقل موضوع قانون مدنی در مبحث عقد اجاره تنظیم یافته و صاحب کالا یا وسیله ای را اجاره می کند یا شخصی را اجیر می نماید تا کالا را حمل کند، در حالی که قرارداد حمل و نقل امروزه یکی از عقود خاص تجاری است و احکام آن در قالب هیچ یک از عقود اجاره ی اشیاء و یا اجاره ی اشخاص نمی گنجد. بنابراین به نظر می رسد میان مواد قانون مدنی و تجارت از این حیث تعارضی نبوده و هر یک به حوزه ی خاصی پرداخته است.

نتیجه گیری:

با توجه به مطالب بیان شده در مسئولیت متصدی حمل دریایی در قبال مسافر در حقوق ایران می توان بیان داشت که مقررات قانونگذار چه در حقوق ایران و چه در کنوانسیون های بین المللی دارای ابعاد آمرانه بوده و از این رو طبق اصول کلی راجع به قوانین آمرانه باید گفت توافق بر خلاف این قوانین امکان پذیر نیست به طور کلی در صورت حمل مسافر توسط متصدی حمل و نقل و ورود زیان به او متصدی حمل و نقل مسافر را باید امین دانست امری که با طبیعت معاملات تجاری که هدف از آنها انتفاع است سازگاری ندارد. در وضعیت کنونی نمی توان ادعا کرد که مسئولیت مدنی متصدی حمل و نقل از مبنای واحدی پیروی می کند. همچنین در مورد مسئولیت متصدی حمل و نقل در اسناد بین المللی می توان گفت که کنوانسیون های مهم بین المللی (بروکسل، هامبورگ، روتردام) مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل را فرض مسئولیت قرار داده است. درخصوص ماهیت حقوقی روابط طرفین حمل و نقل دریایی باید گفت که امروزه قرارداد حمل و نقل نوعی عقد معین است که آثار و احکام خاص خود را دارد. لذا در عین اینکه نمی توان این قرارداد را تابع عقد وکالت یا اجاره دانست در مواردی قرارداد

^۱- به نقل از یزدانیان، علیرضا (۱۳۹۰)، مبانی مسئولیت مدنی متصدی در قراردادهای حمل و نقل کالا در حقوق ایران و فرانسه، ص ۱۹.

^۲- شهیدی، مهدی (۱۳۸۲)، آثار قراردادهای و تعهدات، مجد، چاپ اول، ص ۲۳۸.

^۳- مواد ۲۲۷ و ۲۲۹ قانون مدنی

مذکور از احکام خاصی از قواعد کلی تعهدات پیرووی می کند و قوانین ایران دارای نقص و کاستی هایی است که با مقررات بین المللی مطابقت ندارد.

لذا پیشنهاد می شود فرض مسئولیت متصدی حمل و نقل مسافر مانند متصدی حمل و نقل کالا پذیرفته شود و ایران با تدوین مقررات خاص در مورد روابط طرفین قرارداد حمل و نقل دریایی، پیوستن به برخی از کنوانسیون های بین المللی زمینه تحول در مبانی مسئولیت را فراهم نماید و اینکه چنانچه خسارتی در جریان حمل و نقل دریایی بوجود آید فرض مسئولیت مطلق پذیرفته شود یعنی به محض ورود خسارت متصدی متعهد به جبران خسارت باشد و با اثبات علت خارجی هم نتواند از مسئولیت و جبران خسارت رهایی یابد.

فهرست منابع و مآخذ

۱. امید، هوشنگ (۱۳۵۳)، حقوق دریایی، جلد اول، ص ۱۶.
۲. اندرز داوود، منتظر مهدی، مسعودی فرزاد (۱۳۹۱)، مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی در قبال مسافر در حقوق ایران (با مطالعه تطبیقی)، دوفصلنامه علمی - پژوهشی دانش حقوق مدنی، دوره اول، شماره اول.
۳. تقی زاده، ابراهیم (۱۳۹۰)، حقوق حمل و نقل دریایی، تهران، مجد، ص ۳۵.
۴. تقی زاده ابراهیم و احمدی افشین (۱۳۹۴)، بررسی تطبیقی حدود و مبانی مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی در کنوانسیون «تردام» با کنوانسیونهای «بروکسل» و «هامبورگ»، مطالعات حقوق تطبیقی، دوره ۶، شماره ۲.
۵. حبیبی، حبیب الله، ۱۳۹۰، ترمینولوژی حقوق و دعاوی دریایی، انتشارات دور اندیشان، تهران، چاپ اول.
۶. دهقان، رمضان ۱۳۸۱، شرط عدم مسئولیت و مفاهیم مشابه، تهران، نشریه ماوی، سال دوم، شماره سی و سوم.
۷. ستوده، حسن (۱۳۷۵)، حقوق تجارت، جلد چهارم، دادگستر، چاپ چهارم.
۸. شهیدی، مهدی (۱۳۸۲)، آثار قراردادهای تعهدات، مجد، چاپ اول.
۹. محترم قلاتی، رحیم، محترم قلاتی، ایمان و قلی زاده، زهرا (۱۳۹۴)، کاربرد اینکوترمز ۲۰۱۰ در تجارت بین الملل، چاپ پنجم، تهران: انتشارات آترا.
۱۰. هاشمی زاده، علیرضا (۱۳۷۸ الف)، مسئولیت متصدی حمل دریایی در قبال کالا براساس کنوانسیون های بروکسل ۱۹۲۴ و هامبورگ ۱۹۷۸، پایان نامه کارشناسی ارشد حقوق خصوصی، دانشگاه امام صادق.
۱۱. یزدانیان علیرضا (۱۳۹۰)، مبانی مسئولیت مدنی متصدی در قراردادهای حمل و نقل کالا در حقوق ایران و فرانسه، مجله حقوقی دادگستری، سال ۷۵، شماره ۷۳.

The Relation between Parties in Sea Transport contracts in Iranian law and International Instruments

Halimeh Rostami¹, Majid Rahmani²

1- Master' Student in Private Law, Islamic Azad University, Noorabad Mamsani Branch

2- Faculty Member of Islamic Azad University, Noorabad Mamassani Branch, Private Law

Abstract

Obviously, the shipping industry, in particular, has had a major role in the development of the global economy. The Law on Iranian Maritime Transport was approved in 1343, which has a major role in maritime transport issues. Rotterdam, Brussels and Hamburg conventions are also used as important sources of maritime law in international documents. The purpose of this study is to study the relations between parties to the maritime transport contract in Iranian law and international documents. The results showed: 1. The main sources of maritime law in Iran, in addition to the maritime law adopted in November 1993, is the Brussels Convention of 1924. 2. The Iranian law has defects that are not in accordance with international regulations. 3. Amendments to the regulations will reduce the risks and accidents of the sea and provide more safety in passenger transport, loading, relocation and discharging of goods. 4. The necessary provisions for the implementation and comparison of Iranian maritime regulations with the solutions established by the relevant international conventions.

Keywords: contract parties, maritime transport, Iranian Maritime Law, international documents.
