

مسئولیت مدنی متصدیان حمل بین‌المللی ناشی از اجرای نادرست تشریفات گمرکی

مجتبی اشراقی آرانی*

استادیار گروه حقوق خصوصی و اسلامی دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران

(تاریخ دریافت: ۱۳۹۷/۴/۱۹ - تاریخ تصویب: ۱۳۹۷/۶/۲۸)

چکیده

به‌طور معمول، مسئولیت متصدیان حمل در مقابل صاحب بار، در پی عدم اتخاذ تدابیر لازم برای جابه‌جایی صحیح کالا به‌بار می‌آید. این در حالی است که ممکن است به موجب قرارداد، افزون‌بر عملیات فیزیکی جابه‌جایی کالا متصدی حمل مکلف به انجام تشریفات گمرکی باری باشد که حمل آن را عهده‌دار است و مسئولیت ناشی از اجرای نادرست این تشریفات کمتر مورد توجه پژوهشگران قرار گرفته است. این پرسش مطرح می‌شود که در صورت سکوت قرارداد حمل، آیا متصدی حمل اساساً متعهد به اجرای تشریفات گمرکی باری که حمل آن را به‌عهده گرفته، است و در صورت پاسخ مثبت، آیا مینا، حدود و شرایط این قسم مسئولیت متصدی حمل از همان مفاد معاهدات حمل‌ونقل بین‌المللی تبعیت می‌کند یا آنکه به‌دلیل ماهیت نمایندگی فعالیت متصدی حمل در این زمینه از مقررات ویژه‌ای تبعیت می‌کند. این قسم مسئولیت متصدی حمل و شرایط آن در کلیه شاخه‌های حمل براساس معاهدات بین‌المللی حاکم و نیز قانون امور گمرکی ایران، مسئله‌ای است که در این نوشتار تجزیه و تحلیل شده است.

واژگان کلیدی

بار، تشریفات گمرکی، کارگزار گمرکی، متصدی حمل، مسئولیت.

*Email: mojtabaeshraghi@ut.ac.ir

۱. مقدمه

نظام اقتصادی کشورها تا حد زیادی به کنترل جریان کالا از مرزها بستگی دارد. این کنترل در قالب مجموعه‌ای از مقررات ناظر بر واردات، صادرات و ترانزیت یا عبور کالا از مرزهای یک کشور صورت می‌گیرد که با عنوان «حقوق گمرکی»^۱ به وضع تعرفه‌ها و عوارض گمرکی و نیز ممنوعیت یا محدودیت بر جریان کالا می‌پردازد (Cheng, 2010: 9). «گمرک» مسئول اعمال حاکمیت دولت در اجرای مقررات گمرکی و دیگر مقررات صادرات و واردات و ترانزیت کالا بوده و به‌عنوان مرزبان اقتصادی کشور در نقاط تعیین‌شده‌ای از مرزهای کشور مستقر شده است. در جریان حمل بین‌المللی، هر کالایی که به قلمرو گمرکی وارد می‌شود، مشمول تشریفات گمرکی قرار می‌گیرد که مسئولیت انجام آن تشریفات بر عهده صاحب بار است، به این صورت که کالا باید توسط صاحب آن اظهار شود و ضمن طی سایر تشریفات، تعرفه‌های گمرکی مربوطه پرداخت و از مراجع گمرکی ترخیص شود. با وجود این، در موارد بسیاری خود متصدیان حمل به دلیل ارتباط آسان با مراجع گمرکی در طول مسیر حمل، انجام این وظایف و تشریفات را به‌عهده می‌گیرند و ممکن است به‌واسطه عدم اجرا یا اجرای نادرست این تشریفات از سوی متصدی حمل خساراتی به صاحب کالا وارد شود. اکنون، این مسئله مطرح می‌شود که آیا در صورت سکوت قرارداد حمل، متصدی حمل اساساً تکلیفی به انجام تشریفات گمرکی باری که حمل آن را به‌عهده گرفته است بر دوش دارد یا آنکه تعهد او صرفاً انجام عملیات فیزیکی حمل و تحویل آن به شخص تعیین‌شده در برنامه یا مرجع تحویل‌گیرنده در گمرک^۲ است؟ در صورتی که انجام این تشریفات خواه به موجب قرارداد یا وفق عرف و قانون حاکم بر عهده متصدی حمل باشد، شرایط، مبانی و حدود مسئولیت او در صورت اجرای نادرست تشریفات گمرکی و ورود خسارت به صاحب بار کدام است؟ و آیا کنوانسیون‌های بین‌المللی حمل و نقل مسئولیت متصدی حمل در این فرض را هم پوشش می‌دهند یا آنکه چنین مسئولیتی از شمول آنها خارج است و تابع قانون ملی حاکم خواهد بود؟ از سوی دیگر، ممکن است متصدی حمل حتی در صورتی که هیچ تعهدی به انجام تشریفات گمرکی باری که حمل کرده نداشته باشد، در مقابل صاحب بار مسئول قرار گیرد؛ این مسئولیت متصدی حمل در حالتی پدیدار می‌شود که کالا را از وسیله حمل تخلیه کرده و

۱. حقوق گمرکی فقط قوانین ملی کشورها را در بر گرفته و افزون بر آنها، از معاهدات دو یا چندجانبه و حتی مقررات گمرک بین‌المللی نشأت می‌گیرد. برای آگاهی بیشتر از منابع حقوق بین‌الملل گمرکی ر.ک: Gotschlich, 1988: 947.

۲. مرسوم است که گمرک (customs) را به‌عنوان مرجعی صرفاً به‌منظور دریافت تعرفه می‌شناسند، به‌طوری‌که عنوان گمرک به تعرفه گره خورده است. ر.ک: Doherty, 1987: 302.

۳. «متصدی حمل مکلف است کالای بارگیری‌شده به مشخصات کمی و کیفی مندرج در برنامه را تحویل گمرک مقصد نماید» (احمدی، ۱۳۹۰: ۸۲).

به مرجع گمرکی تحویل داده باشد، اما در مهلت مقرر به صاحب بار یا شخص ذی‌نفع اطلاع‌رسانی نکرده باشد؛ چه، در اثر انقضای موعد مقرر و عدم مراجعه صاحب بار برای انجام تشریفات گمرکی مربوطه، کالا مشمول مقررات کالای متروکه می‌شود و خسارت سنگینی را به صاحب بار وارد می‌سازد. بنابراین، شرایط مسئولیت متصدی حمل در صورت نقض «تعهد اطلاع‌رسانی به صاحب کالا در خصوص تاریخ تحویل کالا به انبار گمرکی» نیز مسئله دیگری است که در این مقاله بررسی خواهد شد.

هدف از نگارش این مقاله، آشکار ساختن ابعاد جدیدی از مسئولیت متصدیان حمل و نقل در خصوص تشریفات گمرکی به‌عنوان جزء لاینفک عملیات حمل و نقل بین‌المللی و تحلیل قواعد و مقررات حاکم بر آن است. در خصوص موضوع این مقاله، تحقیق یا تألیفی در حقوق ایران به‌عمل نیامده و حتی در مقالات و کتاب‌های حقوق خارجی نیز (چه منابع حقوق گمرکی یا حقوق حمل و نقل) جز در قالب تحلیل‌های پراکنده تألیفی یافت نشد و از این حیث مقاله حاضر تازگی دارد.

۲. تعهد متصدی حمل به انجام تشریفات گمرکی

براساس ماده ۳۸ قانون امور گمرکی مصوب ۱۳۹۰/۸/۲۲، خروج کالا از اماکن گمرکی مستلزم انجام تشریفات گمرکی است. به موجب قاعده پذیرفته‌شده در حقوق گمرکی، انجام تشریفات گمرکی^۱ کالا بر عهده صاحب آن است. در حقیقت وفق ماده ۳۹ ق.ا.گ، صاحب کالا یا نماینده او باید کالا را اظهار و اظهارنامه گمرکی را تکمیل و به انضمام اسناد مربوطه تسلیم گمرک نماید و مسئولیت صحت مندرجات اظهارنامه و اسناد تسلیمی به گمرک بر عهده صاحب کالا است (تبصره ۲ ماده ۳۹). بنابراین، به موجب قانون امور گمرکی ایران، متصدی حمل تعهدی به انجام تشریفات گمرکی (که عمده آن به اظهار کالا مربوط می‌شود) باری که حمل می‌کند، ندارد و مسئولیت آن بر دوش خود صاحب بار قرار دارد.^۲

۱. «تشریفات گمرکی» در بند «ج» ماده ۱ قانون امور گمرکی به «کلیه عملیاتی تعریف شده است که در اجرای مقررات گمرکی انجام می‌شود».

۲. البته نباید فراموش کرد که در مقابل اظهارنامه تفصیلی که از وظایف صاحب کالا به‌شمار می‌رود اظهارنامه اجمالی وجود دارد که تسلیم آن بر دوش متصدیان حمل است. براساس ماده ۱۸ ق.ا.گ، «شرکت‌های حمل و نقل موظفند هنگام ورود وسیله نقلیه به قلمرو گمرکی، دو نسخه اظهارنامه اجمالی تنظیم و به هر یک از آنها نسخه‌ای از فهرست کل بار و در صورت نیاز، بارنامه‌های (راهنامه‌های) هر ردیف از فهرست کل بار را ضمیمه و به گمرک و مرجع تحویل‌گیرنده کالا تسلیم کنند و در صورت خالی بودن وسیله نقلیه، اظهارنامه اجمالی با تصریح بر خالی بودن تسلیم نمایند...». این تکلیف متصدیان حمل در ذیل بخش سوم قانون امور گمرکی با عنوان «تشریفات مقدماتی قبل از اظهار» از سوی قانونگذار معرفی شده که خود گویای متفاوت بودن آن از تشریفات گمرکی که شامل رویه‌های قطعی گمرکی است، می‌باشد.

با این حال، در صورتی که از زاویه قرارداد حمل و نقل به موضوع نگریسته شود، قضیه به این سادگی نخواهد بود. گاه ممکن است قرارداد حمل، به صراحت متصدی حمل را به انجام تشریفات گمرکی بار پس از تحویل آن به مرجع تحویل گیرنده ملزم کرده باشد. اما در صورتی که قرارداد حمل در خصوص تشریفات مزبور ساکت باشد، تکلیف متصدی حمل به انجام تشریفات گمرکی باری که حمل آن را عهده دار است، مورد سؤال و تردید خواهد بود. از یک سو، هیچ کس مناسب تر از متصدی حمل که در ارتباط با مرجع گمرکی و آشنا به رویه های آن است و پیش از آن، اظهارنامه اجمالی کالاهای موجود در وسیله حمل را تسلیم گمرک کرده، نیست. از سوی دیگر، چون در عملیات حمل بین المللی انجام تشریفات گمرکی و ترخیص کالا از لوازم خاتمه حمل کالا است، عقل سلیم در صورت سکوت قرارداد به تعهد متصدی حمل در این زمینه حکم می دهد.

در مقابل، آنچه از اعتبار این استدلال می کاهد، آن است که در طول عملیات حمل (که در حقوق حمل و نقل با اصطلاح journey شناخته می شود)، موارد متعددی مانند بارگیری، چیدمان بار در وسیله حمل و تخلیه وجود دارد که با اینکه لازمه اتمام عملیات حمل توسط متصدی حمل است، در تعهد متصدی حمل به انجام آنها (در صورت سکوت قرارداد) تردید جدی وجود دارد و کنوانسیون های حمل بین المللی و نیز نظام های حقوق ملی موضع یکسانی در این زمینه اتخاذ نکرده اند. اگرچه در حمل و نقل دریایی قواعد لاهه-ویزبی، عملیات بارگیری، چیدمان و تخلیه را در زمره وظایف متصدی حمل اعلام کرده است (بند ۲ ماده ۳)، کنوانسیون حمل و نقل بین المللی جاده ای کالا ۱۹۵۶ (CMR) و کنوانسیون ورشو ۱۹۲۹ (اصلاحی لاهه ۱۹۵۵) در خصوص حمل هوایی در این مورد سکوت کرده اند. در عین حال در حمل و نقل ریلی، کنوانسیون کوتیف ۱۹۹۹ راه حل میانه را اتخاذ کرده و در صورتی که بار به صورت بسته باشد، بارگیری و تخلیه از تعهدات متصدی حمل و اگر به صورت واگن کامل باشد، بر عهده فرستنده و گیرنده حسب مورد خواهد بود (ماده ۱۳ کنوانسیون). برخی نظام های حقوق ملی مانند فرانسه با توجه به تجربه و مهارت متصدی حمل، او را مسئول بارگیری، چیدمان و تخلیه بار اعلام کرده اند^۱، و عده ای دیگر همچون اتریش و آلمان، فرستنده و گیرنده را مسئول انجام امور یاد شده اعلام کرده اند، به طوری که متصدی حمل تنها باید بر مطابقت این عملیات با ایمنی و وسیله حمل نظارت کند^۲ (Clarke, 2009: 75).

۱. مگر آنکه انجام این امور (بارگیری و تخلیه) مستلزم جرثقیل و تجهیزاتی خاص باشد که فرستنده یا گیرنده به آنها مجهز است و متصدی حمل در اختیار ندارد (Ibid).

۲. در حقوق اتریش اگرچه بارگیری بر عهده فرستنده است، چیدمان در هر حال بر دوش متصدی حمل قرار دارد (Ibid).

با وجود این نه‌تنها چنین قیاسی به‌دلیل قطعی نبودن، کمکی به حل مسئله تشریفات گمرکی نمی‌کند، بلکه به‌دلیل متفاوت بودن جنس تشریفات گمرکی (که با توجه به محوریت اظهار کالا امری حقوقی است)، از اعمالی چون بارگیری و تخلیه که عملی مادی است، مع‌الفارق به‌شمار می‌رود. با مراجعه به معاهدات حمل‌ونقل بین‌المللی مشخص شد که کنوانسیون‌های حمل دریایی به‌کلی در خصوص این تعهد متصدی حمل سکوت کرده‌اند، اما از معاهدات حمل‌ونقل هوایی و جاده‌ای می‌توان به‌طور ضمنی، تعهد متصدی حمل با انجام تشریفات گمرکی را برداشت کرد؛ مانند ماده ۱۶ «کنوانسیون ورشو ۱۹۲۹ راجع به برخی مقررات حمل‌ونقل هوایی» و ماده ۱۱ «کنوانسیون راجع به قرارداد حمل‌ونقل بین‌المللی کالا از طریق جاده (CMR)» که براساس آنها فرستنده ملزم است تا اسناد و اطلاعاتی را که برای انجام تشریفات گمرکی قبل از تحویل کالا به گیرنده لازم است، در اختیار متصدی حمل قرار دهد. اگرچه منطوق این احکام حکایت از مسئولیت فرستنده برای تهیه اسناد و اطلاعات لازم برای تشریفات گمرکی دارد، مفهوم این مقررات بر تعهد متصدی حمل به انجام تشریفات گمرکی که قبل از تحویل کالا به گیرنده لازم است، دلالت دارد.^۱ در مقابل این سکوت یا عدم صراحت معاهدات بین‌المللی، «کنوانسیون CIM ۱۹۸۰ راجع به قرارداد حمل بین‌المللی بار از طریق راه‌آهن» تکلیف این قضیه را روشن ساخته و صراحتاً متصدی حمل را به انجام تشریفات گمرکی در زمانی که کالا در ترانزیت است، مکلف کرده است.^۲ لیکن مشابه چنین حکمی در کنوانسیون CIM ۱۹۹۹ (که جایگزین معاهده ۱۹۸۰ شده است) تکرار نشد، بلکه از همان روش معاهدات حمل جاده‌ای و هوایی پیروی کرده است و همین امر بر شک و تردید در خصوص این تعهد متصدی حمل افزوده است. در میان قوانین ملی نیز، تنها ماده ۴۰۷ قانون تجارت آلمان است که متصدی حمل را به انجام تشریفات گمرکی در حمل بین‌المللی هر جا ضروری باشد، ملزم کرده است و نظیر آن در سایر نظام‌های حقوق ملی مشهور ملاحظه نشد. با وجود این می‌توان با توجه به مقررات یادشده در بالا، حکم قضیه را استخراج کرد و بر این اساس به‌نظر می‌رسد باید بین دو فرض تفکیک قائل شد: گاه عملیات حمل و در نتیجه، تعهد متصدی حمل با تحویل کالا به مرجع تحویل‌گیرنده در گمرک خاتمه می‌یابد، مانند آنکه در بارنامه دریایی صادره، مقصد حمل بندرعباس ذکر شده باشد. در این فرض، متصدی حمل تعهدی بیش از تحویل بار به گمرک بندرعباس ندارد و دارنده بارنامه (صاحب کالا) باید با

۱. در بخش‌های بعد، توضیحات بیشتری در مورد این مواد بیان شده است.

۲. البته ماده ۱۵ کنوانسیون CIM ۱۹۹۹، در خصوص تعهد متصدی حمل به انجام تشریفات گمرکی فاقد صراحت معاهده ۱۹۸۰ است و همان موضع کنوانسیون ورشو و کنوانسیون CMR را اتخاذ کرده است.

تسلیم نسخه اصل بارنامه و پرداخت حقوق متعلق به متصدی حمل به او، ترخیصیه^۱ را از متصدی حمل دریافت و خود برای انجام تشریفات گمرکی به گمرک مراجعه کند.^۲ اما در مواردی که تشریفات گمرکی باید پیش از تحویل کالا به گیرنده و به تعبیر دیگر درحالی که کالا در ترانزیت^۳ است انجام گیرد، توافق ضمنی طرفین حکایت از تعهد متصدی حمل به انجام تشریفات گمرکی و ترخیص بار از اماکن گمرکی دارد. برای مثال، اگر بنا باشد بار از شهر مسکو به مقصد تبریز با کامیون (حمل و نقل جاده‌ای) حمل شود، توافق ضمنی طرفین حکایت از آن دارد که متصدی حمل تشریفات گمرکی بار در گمرک مرزی ایران را نیز خود انجام دهد، در غیر این صورت قادر به تحویل بار به گیرنده در تبریز نخواهد بود.^۴ نمونه دیگر آن است که در حمل دریایی کالا به مقصد بندرعباس، مکان تعیین شده برای تحویل کالا در بارنامه، محلی در همان شهر باشد که تحویل کالا در آنجا مستلزم ترخیص قبلی کالا از گمرک بندرعباس است. در حقیقت، در چنین مواردی انجام تشریفات گمرکی از لوازم قطعی تعهد متصدی حمل به تحویل کالا به گیرنده به‌شمار می‌رود و بر دوش متصدی حمل قرار دارد. در نتیجه، اگر ترخیص کالا از گمرک برای ادامه یا اتمام عملیات حمل لازم باشد، متصدی حمل موظف به انجام این کار است و در صورتی که قرارداد حمل با تحویل کالا به گمرک خاتمه یابد، انجام تشریفات گمرکی بر عهده صاحب کالا خواهد بود.

۱. براساس بند «ج» ماده ۱ ق.ا.گ، «ترخیصیه سندی است که به موجب آن شرکت حمل و نقل (کریر و فورواردر) پس از احراز هویت، بلا مانع بودن انجام تشریفات گمرکی توسط گیرنده کالا را به گمرک اعلام می‌نماید».

۲. این اصل در حقوق حمل و نقل پذیرفته شده است که تعهد متصدی حمل با تحویل کالا به گیرنده خاتمه می‌یابد (Rodiere, 1977: 59). بر این اساس، گفته شده است اگر متصدی حمل نگهداری کالا را پس از تحویل آن به عهده بگیرد، چنین عملی داخل در قرارداد حمل قرار نمی‌گیرد (Rodiere, 1977: 61).

۳. ترانزیت لزوماً به معنای در حال حرکت نیست، بلکه کالا از زمان پذیرش آن برای حمل تا زمان تحویل به گیرنده در ترانزیت به‌شمار می‌رود (Clarke & Yates, 2004: 144).

۴. مصداق رایج این مثال را می‌توان «حمل یکسره» دانست؛ بدین معنا که در فرض همان مثال فوق که مقصد تعیین شده در بارنامه نه یک شهر مرزی بلکه تبریز است که در آنجا که گمرک مجاز و مناسب وجود دارد، کالا بر روی وسیله حمل به اماکن گمرکی شهر مرزی وارد می‌شود و بدون تخلیه و تحویل در این اماکن از آنجا خارج می‌شود (بنایی، ۱۳۹۶: ۴۱). به عبارت دیگر، تشریفات گمرکی قطعی در گمرک مقصد (تبریز) انجام می‌شود و به همین دلیل، کالا در گمرک مرز ورودی تخلیه نشده و مشمول تشریفات گمرکی قطعی قرار نمی‌گیرد. در چنین فرضی، به تقاضای شرکت حمل و نقل و با انجام تشریفات مربوطه، گمرک مرز ورودی مکلف است «پروانه عبور داخلی به صورت حمل یکسره» صادر نماید (تبصره ۳ ماده ۶۰ ق.ا.گ.) و تشریفات قطعی گمرکی توسط خود صاحب بار در گمرک تبریز انجام خواهد گرفت. البته در این فرض نیز می‌توان استدلال کرد که متصدی حمل متعهد به انجام تشریفات صدور پروانه عبور داخلی به صورت حمل یکسره در گمرک مرزی است و انجام ندادن همین تکلیف نیز ممکن است به مسئولیت او در مقابل صاحب بار منجر شود.

۳. شرایط اجرای تشریفات گمرکی از سوی متصدی حمل

حال که مشخص شد متصدی حمل در چه شرایطی ملزم به اجرای تشریفات گمرکی کالا است، خواه در موردی که این وظیفه متصدی حمل از اراده صریح یا ضمنی طرفین قرارداد حمل ناشی شده باشد یا منشأ این الزام، حکم قانونگذار باشد، لیکن از نظر مرجع گمرکی متصدی حمل زمانی قادر به انجام تشریفات گمرکی است که اختیار، صلاحیت و نیز اهلیت او برای گمرک احراز شده باشد. قید صلاحیت از این جهت است که بنا به اصل (که در ماده ۳۹ ق.ا.گ. تصریح شده است)، تکلیف انجام تشریفات گمرکی بر عهده صاحب کالا است و اگر قرار است شخص دیگری حتی متصدی حمل آن را انجام دهد، باید از گمرک «پروانه کارگزار گمرکی» دریافت کند تا از نظر گمرک، قادر به نمایندگی از صاحب کالا برای انجام امور مربوطه باشد. در حقیقت، براساس ماده ۱۲۸ ق.ا.گ، تنها کارگزاران گمرکی که از گمرک پروانه مخصوص تحصیل کرده‌اند می‌توانند تشریفات گمرکی کالای متعلق به دیگران را به وکالت از طرف آنان انجام دهند تا بدین ترتیب، صحت اجرای مقررات گمرکی با اعمال ضمانت اجرای انتظامی (افزون بر مسئولیت مدنی و کیفری) تضمین شود. در راستای همان تضمین اجرای مقررات است که متصدی حمل باید از اهلیت لازم برای انجام تشریفات گمرکی نیز برخوردار باشد تا با ادعای بعدی بطلان اقدامات او از جانب سهامداران متصدی حمل یا دیگر اشخاص ذی‌نفع مواجه نگردد. از این رو لازم است اختیار متصدی حمل به‌عنوان یک کارگزار گمرکی به‌منظور انجام امور گمرکی از جانب صاحب کالا به موجب یک سند مسلم قابل احراز باشد.

در این زمینه، ماده ۱۳۰ ق.ا.گ. مقرر می‌دارد: «شرکت‌های حمل و نقل که به موجب سند حمل و در اجرای تعهدات خود وظایف ترخیص و تحویل کالا در مقصد به صاحب آن را نیز بر عهده دارند برای انجام تشریفات ترخیص باید دارای پروانه کارگزار گمرکی باشند و در این موارد سند حمل به‌منزله وکالت‌نامه تلقی می‌گردد مشروط به اینکه در اساسنامه شرکت به‌صراحت امکان این فعالیت منظور شده باشد». نکات مهم این مقرر قانونی به شرح زیر است:

نخست، قانون امور گمرکی پذیرفته است که در مواردی اجرای قرارداد حمل و تحویل بار در مقصد به صاحب آن مستلزم انجام تشریفات گمرکی و ترخیص کالا از گمرک توسط متصدی حمل است. با این حال، قانونگذار منشأ این الزام را «سند حمل» دانسته و به آن موضوعیت داده است، درحالی‌که در مبحث قبل استدلال شد که ممکن است در سند حمل هیچ تصریحی به این تعهد نشده باشد، اما از اوضاع و احوال و قراین حاکم بر قضیه، تعهد متصدی حمل به انجام تشریفات گمرکی را احراز کرد.

دوم، قانونگذار با توجه به آنکه در ماده ۱۲۸ تنها کارگزاران گمرکی را واجد صلاحیت برای انجام تشریفات گمرکی کالای دیگران اعلام کرده، در ماده ۱۳۰ متصدیان حمل را نیز از این حکم مستثنا نکرده و آنها را ملزم به اخذ پروانه کارگزار گمرکی کرده است، هرچند صرفاً تشریفات ترخیص را (و نه کلیه تشریفات گمرکی) مشمول این الزام قرار داده است. برای رفع هر گونه ابهام از حکم مزبور، تبصره ماده ۱۳۰ ق.ا.گ، متصدی حمل را در سایر تشریفات گمرکی که متضمن ترخیص کالا نیست، از شرط پروانه کارگزار گمرکی معاف کرده است: «انجام تشریفات گمرکی کالای عبور داخلی به صورت حمل یکسره، عبور خارجی و انتقالی توسط شرکت‌های حمل و نقل مربوطه نیاز به کارت کارگزار گمرکی ندارد. ...» در حقیقت، در رویه «عبور داخلی به صورت حمل یکسره» تشریفات قطعی ترخیص نه در گمرک شهر مرزی بلکه در گمرک مقصد انجام می‌گیرد (و کالای گمرک‌نشده تحت نظارت گمرک به گمرک مجاز مقصد منتقل می‌شود)^۱ و در دو رویه عبور خارجی نیز که در اصطلاح به آن «ترانزیت» گفته می‌شود و رویه انتقالی^۲ که در حقوق حمل و نقل با عنوان «ترانشیپمنت» از آن یاد می‌شود، اساساً تحویل و ترخیص بار در قلمرو گمرکی مصداق ندارد، بلکه کالا از قلمرو گمرکی تحت نظارت گمرک عبور می‌کند.^۳

سوم، درحالی‌که مطابق با ماده ۱۲۸ ق.ا.گ، کارگزار گمرکی برای اثبات نمایندگی و اختیار خود مکلف به ارائه وکالت‌نامه رسمی به گمرک است که حدود اختیارات او به تفکیک در آن مشخص شده باشد، قانونگذار سند حمل را به‌منزله وکالت‌نامه تلقی کرده و متصدی حمل را از تنظیم سند رسمی وکالت معاف کرده است. ایفای «نقش و کارکرد وکالت‌نامه» توسط اسناد حمل در حالی است که این اسناد صرفاً رسید دریافت بار از سوی متصدی حمل و مثبت انعقاد قرارداد حمل و شرایط حمل میان طرفین آن بوده و در نهایت، در خصوص بارنامه دریایی (bill of lading) سند مالکیت کالا به‌شمار می‌رفته است (Anton, Hughes, 1999:137; 2010: 10). بنابراین، قانون امور گمرکی (ماده ۱۳۰ و نیز تبصره آن) نه‌تنها با اعطای نقش

۱. مستنبط از ماده ۵۹ ق.ا.گ.

۲. وفق مواد ۵۳ و ۹۸ ق.ا.گ.

۳. استثنای دیگر قاعده فوق به متصدیان حمل سریع‌السیر (express carriers) مربوط می‌شود که مسئولیت حمل و تحویل کالا را بر عهده دارند و می‌توانند فقط با ارائه بارنامه و فاکتور به گمرک، عمل اظهار را انجام دهند و کالا را با رعایت سایر مقررات ترخیص و تحویل صاحبان آنها نمایند (ماده ۱۳۱ ق.ا.گ). شایان ذکر است که حمل سریع‌السیر در خصوص کالاهای کوچک با مدت حمل کوتاه کاربرد دارد و در غالب موارد از انبار فرستنده شروع می‌شود و تا مکان دریافت بار توسط مشتری ادامه دارد.

وکالت‌نامه بر کارکردهای سند حمل افزوده است، بلکه آن را (که در زمره اسناد عادی محسوب می‌شود) هم‌ردیف سند رسمی قرار داده و اعتباری استثنایی به آن بخشیده است.^۱

۴. شرایط مسئولیت متصدی حمل در صورت اجرای نادرست تشریفات گمرکی

متصدی حمل ممکن است در اجرای تشریفات گمرکی کالا که به موجب قرارداد یا قانون بر عهده دارد، مرتکب تخلف یا تقصیری شود که به معطلی بار در مرجع گمرکی، فاسد شدن بار در دوران معطلی، یا حتی ضبط بار توسط گمرک مربوط و در نتیجه ورود خسارت به صاحب کالا منجر شود. شرایط مسئولیت متصدی حمل از جمله مبنای مسئولیت و حدود آن مسئله‌ای است که باید به آن پرداخته شود که آیا تابع همان احکام کلی مسئولیت متصدی حمل در معاهدات حمل و نقل بین‌المللی است، به‌گونه‌ای که فرض بر مسئولیت متصدی حمل بوده و مسئولیت او اصولاً محدود به میزان مقرر در همان مقررات است؟^۲ یا آنکه این شق مسئولیت متصدی حمل با توجه به ماهیت آن و نوع خسارتی که به‌بار می‌آورد، از شمول این معاهدات خارج بوده و تابع قوانین ملی است؟

۴.۱. مبنای مسئولیت متصدی حمل

مباحث زیادی حول مبنای مسئولیت متصدی حمل شامل تقصیر، اماره تقصیر و فرض مسئولیت (مسئولیت محض) در حقوق حمل و نقل شکل گرفته است. معاهدات بین‌المللی حمل و نقل اگرچه از قاعده یکسانی پیروی نکرده‌اند، تحولات حقوقی در کلیه شاخه‌های حمل و نقل در راستای حمایت از صاحبان کالا (و البته مسافر در حمل مسافر) به سمت فرض مسئولیت متصدی حمل پیش رفته‌اند، به‌گونه‌ای که دیگر از مبنای تقصیر و لزوم اثبات تقصیر متصدی توسط زیان‌دیده خبری نیست و حتی اگر همچنان از برخی معاهدات بتوان نظریه فرض تقصیر را استنباط کرد، به‌دلیل نامعلوم بودن علت حادثه و دیگر دشواری‌های اثبات عدم تقصیر از سوی متصدی، در عمل به حکومت بلامنازع نظریه فرض مسئولیت متصدی حمل منجر شده است. بر این اساس، «متصدی حمل برای معافیت از مسئولیت باید ثابت کند که

۱. با توجه به سیاق ماده ۱۳۰ ق.ا.گ به نظر می‌رسد قانونگذار متصدی حمل را از این شرط مندرج در ماده ۱۲۸ ق.ا.گ. که حدود اختیارات کارگزار باید به تفکیک در وکالت‌نامه درج شود نیز معاف کرده است و همین که از سند حمل بتوان تعهد متصدی حمل را برای ترخیص و تحویل کالا در مقصد استنباط کرد، برای اثبات اختیار متصدی کفایت می‌کند.

۲. قانون امور گمرکی در خصوص مسئولیت متصدی حمل به‌واسطه عدم انجام تشریفات گمرکی در مقابل صاحب بار ساکت است و تنها حکم فرضی را مقرر کرده که کارگزار گمرکی اظهارنامه‌ای خلاف واقع تنظیم کند که متضمن زیان مالی دولت باشد که در فرض اخیر نیز تنها در صورت عمدی بودن مشمول ضمانت اجرای تعلیق یا ابطال پروانه کارگزار گمرکی و یا مجازات مقرر در قوانین قاچاق (در صورت دخالت در ارتکاب عمل قاچاق) خواهد شد (ماده ۱۲۹ ق.ا.گ).

دلیل تلف یا خسارت به کالا در اثر قوه قاهره یا عیب ذاتی کالا یا ناشی از تقصیر ارسال‌کننده یا گیرنده است» (کاتوزیان، ۱۳۹۴: ۲۶؛ کاتوزیان، ۱۳۹۰: ۱۷۵).

در خصوص مبنای مسئولیت متصدی حمل در زمینه موضوع این نوشتار در بادی امر به نظر می‌رسد که خسارات ناشی از انجام ندادن تشریفات گمرکی یا اجرای نادرست آنها، ذاتی حمل و نقل و به بیان دیگر، جابه‌جایی کالا به‌شمار نمی‌رود، بلکه ناشی از تعهد اضافی متصدی حمل است که در مقام ایفای سمت نمایندگی از سوی طرف قرارداد حمل برای انجام امری غیر از جابه‌جایی کالا به‌بار آمده است و بنابراین، مبنای این نوع مسئولیت همان مبنایی نیست که معاهدات حمل و نقل بین‌المللی برای مسئولیت متصدی حمل اتخاذ کرده‌اند. برخی نویسندگان همسو با چنین برداشتی بر این عقیده‌اند که ماهیت خدماتی که متصدی حمل بابت گمرک انجام می‌دهد، نمایندگی است، بنابراین باید وفق قواعد مسئولیت نماینده با او برخورد شود (Bugden, 1999: 330). در حقیقت، این حقوقدانان، خدمات گمرکی متصدی حمل را نه در ذیل عنوان حمل و نقل، بلکه در قالب «خدمات تحویل محلی» (local delivery services) به‌شمار آورده‌اند و بر این اساس، صاحب بار ملزم به اثبات تقصیر متصدی حمل در اجرای نادرست امور گمرکی است. همچنین رودیه، حقوقدان شهیر فرانسوی، معتقد است که چون متصدی حمل نقش کارگزار (حق‌العمل کار) گمرکی را ایفا می‌کند، «همانند وکیل مسئولیت او مبتنی بر تقصیر است و نمی‌توان او را به‌سبب اظهار نادرست کالا در خصوص ماهیت، وزن یا منشأ کالا که براساس اطلاعات داده‌شده توسط موکل (فرستنده) صورت گرفته است، مسئول جبران جرائمی دانست که از سوی گمرک فرض شده است» (Rodière, 1977: 807).

در تأیید این نظر می‌توان به بند ۳ ماده ۱۱ کنوانسیون ۱۹۵۶ در خصوص قرارداد حمل و نقل بین‌المللی کالا از طریق جاده (CMR) استناد کرد که براساس آن «مسئولیت متصدی حمل در برابر پیامدهای ناشی از فقدان یا استفاده نادرست از اسناد مذکور در بارنامه جاده‌ای و اسنادی که به پیوست سند یادشده می‌آید و یا در اختیار متصدی حمل گذاشته می‌شود در حدود مسئولیت نماینده می‌باشد ...». مراد از اسناد مذکور در یا پیوست بارنامه، اسنادی است که فرستنده برای انجام تشریفات گمرکی در اختیار متصدی حمل قرار داده و مسئولیت متصدی حمل استفاده صحیح از این اسناد و تکمیل اظهارنامه گمرکی براساس این اسناد است. پس اگر در اثر گم شدن اسناد مربوط یا تأخیر در استفاده از آن اسناد توسط متصدی حمل^۱، انجام تشریفات گمرکی میسر نشود و به کالا خسارت وارد شود یا جرائمی از جمله ضبط کالا توسط مرجع گمرکی تحمیل گردد، مسئولیت متصدی حمل تابع مسئولیت نماینده است؛

۱. به نظر برخی حقوقدانان، استفاده نامناسب از اسناد گمرکی شامل تأخیر در استفاده هم می‌شود (Clarke & Yates, 2004: 143).

بدین معنا که تعهد او به وسیله بوده و در صورتی مسئول جبران خسارت وارده است که تقصیر او ثابت شود.

در همین زمینه و با توجه به نقش نمایندگی متصدی حمل است که بند ۳ ماده ۲۵ کنوانسیون CIM ۱۹۸۰، متصدی حمل را بابت خسارات ناشی از گم کردن، عدم استفاده یا استفاده نامناسب از اسناد گمرکی در صورتی مسئول می‌داند که او مقصر باشد (if it is at fault). چنین صراحتی در اشاره به شرط تقصیر، به منظور رفع هر گونه ابهام از مبنای مسئولیت متصدی حمل بابت خساراتی است که در مقام اجرای تشریفات گمرکی در حمل و نقل ریلی به بار آمده است. البته واضعان این معاهدات از دشواری‌های اثبات تقصیر متصدی حمل با توجه به پیچیدگی‌های صنعت حمل و نقل غافل بوده‌اند و شاید به همین دلیل بوده است که در تحولات اخیر حقوق حمل و نقل نظریه تقصیر حتی در فرض ایفای نقش نمایندگی متصدی حمل جایگاه خود را از دست داده است؛ به طوری که کنوانسیون CIM ۱۹۹۹ از مبنای تقصیر درباره این شق مسئولیت متصدی حمل عدول کرده و به فرض مسئولیت روی آورده است: «متصدی حمل مسئول جبران خسارات ناشی از گم شدن یا استفاده نامناسب از اسناد گمرکی است مگر آنکه گم شدن اسناد یا تلف یا خسارت ناشی از استفاده نامناسب از اسناد معلول شرایطی باشد که متصدی حمل نمی‌توانسته است از آنها و نتایج آنها اجتناب کند» (بند ۳ ماده ۱۵ این کنوانسیون).

در مجموع، به نظر می‌رسد که جز در خصوص حمل و نقل جاده‌ای و حمل و نقل ریلی (که مشمول کنوانسیون CIM ۱۹۸۰ باشد) که مسئولیت مبتنی بر نمایندگی و تقصیر به صراحت موضوع حکم قرار گرفته است، در سایر موارد، نظر به اینکه متصدی حمل متعهد به حمل ایمن و به موقع کالا است و همین که سبب خسارت وارده منتسب به متصدی حمل باشد مسئولیت او را بدون نیاز به اثبات تقصیر او به بار می‌آورد و با توجه به روند تحولات مقررات بین‌المللی حمل و نقل که بر لزوم حمایت از صاحبان کالا در مقابل متصدیان حمل مستقر شده است، باید قائل به یکپارچگی مسئولیت متصدی حمل در تمام اسباب خسارت ولو ناشی از اجرای نادرست تشریفات گمرکی باشیم.

۴.۲. محدوده مسئولیت متصدی حمل

با توجه به تفاوت مبنا و ماهیت مسئولیت متصدی حمل در اثر اجرای نادرست تشریفات گمرکی از سایر اسباب مسئولیت او در برخی رشته‌های حمل، شاید به نظر برسد که میزان مسئولیت متصدی حمل از این نظر هم، محدود به مبالغ مقرر در کنوانسیون‌های بین‌المللی نیست و جز در صورتی که وفق قانون ملی حاکم محدود شده باشد، کل خسارات وارده باید

جبران شود. با وجود این، نکته جالب توجه آن است که با آنکه کنوانسیون CMR مبنای متفاوتی برای مسئولیت متصدی حمل در فرض اجرای نادرست تشریفات گمرکی معرفی می‌کند، همچنان میزان مسئولیت متصدی حمل را محدود اعلام کرده است. بند ۳ ماده ۱۱ این کنوانسیون CMR پس از آنکه متصدی حمل را وفق احکام نمایندگی مسئول اعلام می‌کند، در این زمینه مقرر می‌دارد: «... مشروط بر اینکه میزان غرامت قابل پرداخت به وسیله متصدی حمل از میزان غرامتی که در نتیجه تلف کالا پرداخت می‌شود تجاوز ننماید». همین حکم در بند ۳ ماده ۲۵ کنوانسیون CIM ۱۹۸۰ و بند ۳ ماده ۱۵ کنوانسیون CIM ۱۹۹۹ تکرار شده است، درحالی‌که دیگر کنوانسیون‌های حمل و نقل در این زمینه سکوت کرده‌اند.

به نظر می‌رسد اگر قائل بر آن باشیم که محدوده مسئولیت مقرر در کنوانسیون‌های بین‌المللی حمل و نقل (در تمام شاخه‌های حمل) در مورد خسارات مربوط به تشریفات گمرکی نیز حاکم است، نه تنها متصدیان حمل را به پذیرش تعهد اجرای این تشریفات تشویق و دلگرم می‌سازد که منافع آن در نهایت نصیب صاحبان بار می‌شود، قابلیت پیش‌بینی لازم برای بیمه مسئولیت متصدیان حمل را از دید بیمه‌گران نیز فراهم می‌کند.

شایان ذکر است تحدید مسئولیت متصدی حمل در این زمینه به میزانی که برای تلف کلی کالا در کنوانسیون‌های حمل و نقل جاده‌ای و ریلی مقرر شده، مورد انتقاد و حتی عدم پذیرش در برخی محاکم خارجی قرار گرفته است (Clarke & Yates, 2004: 145). برای نمونه در دعوی L.G. Hannover در خصوص خسارت تأخیر در تحویل کالا به دلیل اجرای نادرست تشریفات گمرکی دادگاه به جای استناد به ماده متناظر ماده ۲۵ کنوانسیون CIM ۱۹۸۰، به سقف مسئولیت تأخیر در تحویل کالا که در ماده ۳۶ آن کنوانسیون مقرر شده بود و در مقایسه با خسارت تلف کلی کالا مبلغ کمتری می‌باشد حکم داده است (L.G. Hannover, 24.11.66, Bull, OCTI, 1968: 59-63). براساس استدلال دادگاه، چه مبنایی دارد که میزان مسئولیت متصدی حمل برای تأخیر در تحویل کالا که براساس قاعده کمتر از خسارت تلف کلی کالا (معادل ارزش کالا) است، در خصوص خسارات مربوط به تشریفات گمرکی به میزان خسارت تلف کلی افزایش یابد (Ibid). استدلال دادگاه درست به نظر می‌رسد؛ چراکه کنوانسیون CIM و CMR حداکثر خسارت قابل وصول از متصدی حمل را اعلام کرده است که در خصوص تلف کلی کالا مصداق دارد و اگر خسارت ناشی از نقض تعهدات گمرکی متصدی حمل به صورت تأخیر در حمل باشد، باید به محدوده مسئولیت ناشی از تأخیر عمل شود.

۴.۲.۱. خسارات قابل جبران از سوی متصدی حمل

از استقرا در کنوانسیون‌های بین‌المللی حمل و نقل در زمینه مسئولیت متصدی حمل در تمام شاخه‌های حمل می‌توان به این قاعده رسید که مصادیق مسئولیت متصدی حمل در قبال صاحب بار محدود به خسارت فیزیکی به بار (آواری)، تلف کلی یا جزئی بار و تأخیر در تحویل بار به گیرنده است (ماده ۱۷ کنوانسیون CMR، ماده ۳۶ کنوانسیون CIM ۱۹۸۰، ماده ۲۳ کنوانسیون CIM ۱۹۹۹، مواد ۱۸ و ۱۹ کنوانسیون ورشو ۱۹۲۹ و ماده ۵۰ کنوانسیون هامبورگ ۱۹۷۸). حال اگر بر اثر انجام نادرست تشریفات گمرکی از سوی متصدی حمل بار در گمرک معطل مانده و با تأخیر از موعد مقرر به گیرنده تحویل شود یا در این زمان معطلی کلاً یا جزئاً فاسد شود یا خسارتی به آن وارد شود، مسئولیت متصدی حمل بر اساس قواعد مذکور و تابع کنوانسیون مربوط (برحسب رشته حمل) بوده و ملزم به جبران خسارات وارده به صاحب بار است. در حقیقت، عدم اجرای صحیح تعهدات جانبی متصدی حمل (اجرای تشریفات گمرکی) بر تعهد اساسی او (حمل کالا به صورت سالم و به موقع) عارض شده و مشمول مقررات حاکم بر خسارات وارده به بار که در معاهدات بین‌المللی حمل و نقل مقرر است، می‌گردد. لیکن خسارات ناشی از اجرای نادرست تشریفات گمرکی منحصر به مصادیق مذکور نیست و ممکن است به صورت ضبط بار^۱ توسط گمرک باشد. در این صورت، بعید است که مسئولیت متصدی حمل دیگر تحت شمول معاهدات بین‌المللی حمل و نقل قرار گیرد؛ چراکه ضبط کالا مشمول هیچ‌یک از مصادیق خسارت (تلف کلی یا جزئی، آواری و تأخیر در تحویل) به شمار نرفته و کالا تلف نشده است، بلکه به دستور مرجع گمرکی دیگر قابل تحویل به گیرنده نیست و وفق ماده ۳۳ ق.ا.گ. توسط سازمان جمع‌آوری و فروش اموال تملیکی به فروش می‌رسد.^۲ در مقابل، می‌توان استدلال کرد که ضبط کالا نوعی تلف حکمی کالا بوده و در حکم مفقود شدن بار در مسیر حمل است؛ همان‌طور که سرقت کالا (به جز سرقت‌های سازمان‌یافته یا همراه با خشونت که از موارد فورس ماژور تلقی شده است) (جباری و همکاران، ۱۳۹۳: ۵۳). تحت همین عنوان، تحت شمول کنوانسیون‌های بین‌المللی حمل و نقل قرار گرفته است.

۱. مانند تخلف موضوع ماده ۱۰۵ ق.ا.گ.

۲. شایان ذکر است در این فرض اگرچه به دلیل مداخله یک مرجع دولتی اجرای قرارداد حمل میسر نشده و اجرای مقررات گمرکی را تحت استثنای *restraint of princes* نوعی سبب معافیت متصدی حمل تلقی می‌کنند (Wilson, 2008: 268)، اما در خصوص مورد از آنجا که ضبط بار یا توقیف آن توسط گمرک به دلیل عدم رعایت مقررات و تشریفات گمرکی از سوی متصدی حمل صورت گرفته و ناشی از تقصیر خود متصدی است سبب خارجی به‌شمار نمی‌رود و او مشمول جبران خسارات وارده به صاحب بار است.

۴.۲.۲. معافیت متصدی حمل از مسئولیت به دلیل قصور طرف قرارداد

صرف نظر از موارد استثنای مسئولیت متصدی حمل به دلیل قوه قاهره، معاهدات حمل بین‌المللی^۱ در صورتی که اجرای نادرست تشریفات گمرکی کالا به دلیل تقصیر فرستنده و مشخصاً در اختیار قرار ندادن اسناد و اطلاعات لازم به متصدی حمل باشد، متصدی حمل را از مسئولیت معاف دانسته‌اند. در حقیقت، تکلیف فرستنده است تا اسناد و مدارک لازم برای انجام تشریفات گمرکی را در اختیار متصدی حمل قرار دهد تا او قادر به انجام تشریفات مربوط بدون فوت وقت باشد، در غیر این صورت، نه تنها متصدی حمل مسئول خسارات وارده به صاحب بار نیست، بلکه فرستنده مسئول خسارتی خواهد بود که به متصدی حمل (مانند خسارت معطلی وسیله حمل) وارد شده باشد.

ماده ۱۶ «کنوانسیون ورشو ۱۹۲۹» فرستنده را ملزم کرده تا اسناد و اطلاعات لازم برای انجام تشریفات گمرکی قبل از تحویل کالا به گیرنده را در اختیار متصدی حمل قرار دهد. به موجب همین ماده، فرستنده مسئول جبران خسارات وارده به متصدی حمل در اثر فقدان یا نقص یا بی‌نظمی اسناد و اطلاعات مزبور خواهد بود. مشابه همین حکم در ماده ۱۱ کنوانسیون CMR، ماده ۲۵ کنوانسیون CIM ۱۹۸۰ و ماده ۱۵ کنوانسیون CIM ۱۹۹۹ نیز مقرر شده است و حتی در کلیه این مقررات، مسئولیت متصدی حمل در خصوص بررسی صحت یا کفایت اسناد یا اطلاعات مزبور به کلی نفی شده و خود فرستنده در برابر متصدی حمل مسئول جبران هر گونه خسارت ناشی از فقدان، کاستی یا بی‌ترتیبی اسناد و اطلاعات ارائه شده قلمداد شده است (مگر در مواردی که خسارت ناشی از اشتباه و تقصیر متصدی حمل بوده باشد). تحمیل مسئولیت بر فرستنده به این دلیل است که او آگاهی و اطلاعات بیشتری در مورد کالای موضوع حمل داشته و در نتیجه در موقعیت درست در مقایسه با متصدی حمل برای متعهد شدن به تهیه اسناد لازم برای انجام تشریفات گمرکی قرار دارد.

رای دادگاه پاریس مورخ ۱۹۷۱/۱/۲۷ در این خصوص جالب توجه است؛ در پرونده‌ای که کامیون در مسیر فرانسه به آلمان غربی به موقع به مرز آلمان رسیده اما به دلیل آنکه اسناد کالا به زبان فرانسوی بوده (نه آلمانی) چندین روز در گمرک آلمان متوقف می‌شود، فرستنده علیه متصدی حمل طرح دعوی خسارت می‌کند. استدلال فرستنده آن بود که متصدی حمل در خصوص اسناد لازمه به او مشورت داده، اما در مورد اینکه باید آن اسناد به زبان آلمانی تهیه شود، اطلاعی به او نداده است. متصدی حمل صرفاً به ماده ۱۱ کنوانسیون CMR استناد کرده

۱. جزء ۱۱ بند ۱ ماده ۴۰۸ قانون تجارت آلمان هم تهیه اسناد و اطلاعات لازم جهت ترخیص گمرکی را بر عهده فرستنده گذارده است.

که مسئولیت اسناد را بر عهده فرستنده گذارده است و دادگاه هم با پذیرش استدلال متصدی حمل، در حکم خود اضافه می‌کند که حتی اگر متصدی حمل برخلاف ماده ۱۱ توافق کرده و مسئولیت اسناد را پذیرفته بود، این توافق به دلیل مغایرت با ماده ۴۱ کنوانسیون CMR باطل و بلااثر است^۱ (Clarke, 2009: 70).

۵. مسئولیت متصدی حمل ناشی از سلب امکان اجرای تشریفات گمرکی توسط صاحب بار

ملاحظات گفته شده در شماره‌های پیشین مربوط به زمانی بود که متصدی حمل عهده‌دار انجام تشریفات گمرکی کالا شده و به واسطه اجرای ناصحیح آن تشریفات خسارتی به صاحب بار وارد می‌سازد. افزون بر این، مسئولیت متصدی حمل در فرضی هم مطرح می‌شود که او تعهدی به اجرای تشریفات گمرکی ندارد، اما به دلیل تقصیر او صاحب کالا نیز قادر به انجام تشریفات مزبور نشده و متحمل خسارت می‌شود.

مسئله از این قرار است که متصدی حمل کالا را پس از تخلیه به مرجع تحویل‌گیرنده که اداره انبارهای گمرکی را بر عهده دارند (ماده ۲۳ ق.ا.گ) تحویل می‌دهد و در ازای آن قبض انباری را که از سوی مرجع تحویل‌گیرنده صادر می‌شود، دریافت می‌کند که پس از تسویه حساب با گیرنده آن را ظهرونیسی کرده و به همراه ترخیصیه به گیرنده تسلیم می‌کند. گیرنده از این زمان قادر است تا تشریفات گمرکی کالا را برحسب نوع رویه گمرکی انجام دهد و کالای خود را ترخیص کند. لیکن مدت مجاز نگهداری کالا در انبارهای گمرکی براساس قانون محدود است، به طوری که وفق ماده ۲۴ ق.ا.گ این مهلت از تاریخ تحویل گرفتن کالا سه ماه است و در شرایطی حداکثر تا دو ماه دیگر (با پرداخت هزینه‌های انبارداری تا تاریخ موافق گمرک) قابل تمدید است. بنابراین، صاحب کالا باید ظرف این مهلت محدود تشریفات گمرکی کالا را انجام دهد و با پرداخت وجوه متعلقه آن را از انبارهای گمرکی ترخیص کند، در غیر این صورت، کالا مشمول مقررات «کالای متروکه» می‌شود و توسط سازمان جمع‌آوری و فروش اموال تملیکی به فروش می‌رسد (مواد ۲۴ و ۳۳ ق.ا.گ). از آنجا که متصدی حمل کالا را به انبار تحویل می‌دهد و اوست که از زمان تحویل آگاه است،

۱. البته یازده سال بعد دادگاه دوسلدرف با انعطاف بیشتری با این تکلیف فرستنده رفتار نموده و در پرونده (Vers R 1982.302) که در آن، فرستنده کارنه تیر را برای متصدی حمل تهیه نکرده بود، اما متصدی حمل بدون هیچ اعتراضی خود به تدارک آن دست می‌زند، دادگاه به مسئولیت متصدی حمل برای جبران خسارات ناشی از ناقص بودن کارنه تیر حکم می‌دهد (Ibid).

قانونگذار او را مکلف کرده تا تاریخ تحویل کالا را حداکثر ظرف پنج روز از تاریخ تحویل به گیرنده یا صاحب کالا اطلاع دهد.^۱

براساس تبصره ۱ ماده ۳۴ ق.ا.گ، «شرکت‌های حمل‌ونقل یا آورنده کالا مکلف‌اند تاریخ تحویل کالا به انبارهای گمرکی و همچنین مفاد ماده ۲۴ را حداکثر ظرف پنج روز پس از تحویل کالا به صاحب یا گیرنده کالا و در صورتی که صاحب یا گیرنده کالا مشخص نباشد، به بانک واسطه یا فرستنده کالا اطلاع دهند. در صورتی که شرکت‌های حمل‌ونقل یا آورنده کالا به تکلیف مقرر در این تبصره عمل نکنند مسئول جبران خساراتی می‌باشند که از این راه به اشخاص ذی‌نفع وارد می‌شود». به این ترتیب، شرایط این قسم مسئولیت متصدی حمل به شرح زیر است:

نخست، تکلیف متصدیان حمل به اطلاع‌رسانی محدود به امر موضوعی تاریخ تحویل نیست، بلکه امر حکمی مقرر در ماده ۲۴ را نیز در برمی‌گیرد. البته قانونگذار به روش مذکور بسنده نکرده و تکلیف اطلاع‌رسانی را به صورت درج در ظهر قبض انبار توسط مرجع تحویل‌گیرنده نیز مقرر کرده است تا امکان هر گونه بهانه‌گیری را از صاحب کالا دفع کند (ماده ۳۴ ق.ا.گ).

دوم، آنکه اطلاع‌رسانی در وهله نخست باید به صاحب یا گیرنده کالا صورت گیرد و در صورت مشخص نبودن، بانک واسطه یا فرستنده طرف اطلاع‌رسانی قرار می‌گیرند. در حقیقت، کالایی که توسط متصدی حمل به انبار گمرکی تحویل می‌شود، ذی‌نفعان متعددی دارد که تشخیص آنها در غالب موارد براساس بارنامه صورت می‌گیرد؛ به این شرح که اگر بارنامه به نام شخص معین صادر شده باشد، تشخیص گیرنده (که در خصوص بارنامه دریایی مالک کالا هم به‌شمار می‌رود) کار دشواری نخواهد بود، اما اگر همان بارنامه ظهنویسی شده یا در وجه حامل صادر شده باشد، گیرنده کسی است که با در دست داشتن نسخه اصلی بارنامه به متصدی حمل مراجعه کند و طبیعی است که تا قبل از مراجعه او تشخیص گیرنده ممکن نیست. در چنین حالتی، در صورتی که روش پرداخت معامله پایه، اعتبار اسنادی باشد، از آنجا که کالای موضوع اعتبار، وثیقه دریافت مطالبات بانک از گیرنده (مقتضای اعتبار) به‌شمار می‌رود، بنابراین، بانک در بقای کالا ذی‌نفع است و هر گونه هشدار مربوط به امکان متروکه یا ضبط شدن کالا باید به اطلاع او برسد. فرض آخر آن است که نه گیرنده معین در بارنامه درج شده و نه بانکی واسطه طرفین قرارداد پایه باشد که در این صورت، ذی‌نفع کالا همان فرستنده

۱. شایان ذکر است که تکلیف اطلاع‌رسانی تحویل کالا به گمرک از تکلیف اطلاع‌رسانی رسیدن وسیله حمل به مقصد (notice of arrival) که به موجب حقوق حمل‌ونقل می‌تواند بر عهده متصدی حمل باشد، متفاوت بوده و مشمول کنواسیون‌های حمل‌ونقل نیست.

است که طرف قرارداد حمل بوده و به موجب قوانین ملی و بین‌المللی از «حق در اختیار گرفتن کالا» در شرایطی برخوردار است و در صورت عدم مراجعه‌گیرنده برای دریافت کالا یا رد کالا توسط او یا عدم پرداخت حقوق متصدی حمل توسط گیرنده، متصدی حمل باید از فرستنده کسب تکلیف کند.

سوم، متصدی حمل در صورت نقض این تعهد قانونی مسئول جبران خسارات وارده به هر شخص ذی‌نفع است. این مسئولیت متصدی حمل، نه از قرارداد حمل، بلکه از حکم قانونگذار نشأت می‌گیرد و نوعی مسئولیت قهری به‌شمار می‌رود. با توجه به سیاق تبصره ۱ ماده ۳۴ به شرح مذکور، همین که متصدی حمل به این تکلیف خود عمل نکند، مکلف به جبران خسارات وارده خواهد بود، بی‌آنکه زیان‌دیده ملزم به اثبات تقصیر متصدی باشد و به تعبیر دیگر، مبنای مسئولی متصدی حمل در این زمینه فرض مسئولیت یا مسئولیت محض است.

چهارم، منظور از خسارات قابل جبران با توجه به مفاد قانون امور گمرکی، مبالغی است که توسط سازمان جمع‌آوری و فروش اموال تملیکی از محل فروش کالا کسر و استیفا شده است؛ شامل حقوق گمرکی، هزینه‌های انجام خدمات مربوطه (مانند هزینه‌های انبارداری، هزینه اشعه ایکس، مهر و موم، باربری، آزمایش و تعرفه‌بندی، توزین کالا و ...) و جریمه‌های متعلقه و از آنجا که مازاد حاصل از فروش کالا به صاحب آن تعلق دارد (تبصره ۲ ماده ۳۷ ق.ا.گ) خسارت دیگری بر عهده متصدی حمل نخواهد بود.

۶. نتیجه‌گیری

بی‌گمان، حقوق گمرکی جزء جدایی‌ناپذیر حقوق حمل‌ونقل است، لیکن به‌دلیل آنکه در زمره مقولات حقوق عمومی به‌شمار می‌رود، به‌ندرت مورد توجه حقوقدانان حقوق خصوصی قرار گرفته است، غافل از آنکه در نقشه راه قرارداد حمل بین‌المللی، از زمان تحویل گرفتن کالا از فرستنده تا تحویل دادن آن به گیرنده، اجرای تشریفات گمرکی جزء ضروری عملیات حمل است و در صورت انجام ناصحیح آنها به اختلال در اجرای قرارداد حمل و ورود خسارت به صاحب کالا منجر می‌شود.

براساس نتایج این تحقیق در صورت سکوت قرارداد حمل، متصدی حمل مسئول انجام تشریفات گمرکی باری است که در جریان ترانزیت کالا و پیش از تحویل آن به گیرنده ضرورت دارد. البته از نظر گمرک در خصوص آن دسته از تشریفات گمرکی که مستلزم ترخیص بار از گمرک است، زمانی این امر مقدور است که متصدی حمل پروانه کارگزار گمرکی تحصیل کرده باشد و در اساسنامه شرکت حمل‌ونقل به‌صراحت امکان این فعالیت

منظور شده باشد. در این زمینه قانون امور گمرکی سند حمل را به منزله وکالت‌نامه رسمی متصدی حمل از جانب صاحب کالا به رسمیت شناخته است و این خود نقطه عطفی در قانونگذاری کشور ما جهت ارتقای اعتبار اسناد حمل به عنوان اسناد تجاری به شمار می‌رود.

در هر حال، در صورت عدم انجام صحیح تشریفات گمرکی از سوی متصدی حمل و ورود خسارت به صاحب بار، شرایط مسئولیت متصدی حمل به این شرح است: الف) در خصوص حمل و نقل جاده‌ای و حمل ریلی که تابع کنوانسیون CIM ۱۹۸۰ باشد، زیان‌دیده ملزم به اثبات تقصیر متصدی با توجه به ماهیت نمایندگی انجام این تشریفات توسط او و تصریح مقررات حاکم است، لیکن در سایر موارد (حمل هوایی، دریایی و حمل ریلی که تابع کنوانسیون CIM ۱۹۹۹ باشد)، نظر به روند تحولات مقررات بین‌المللی مبنی بر حمایت از صاحبان بار، باید قائل به مسئولیت محض و دست‌کم بی‌نیازی صاحب بار از اثبات تقصیر متصدی باشیم؛ ب) محدوده مسئولیت متصدی همان است که در معاهدات بین‌المللی مقرر شده است و در نهایت از ارزش کل کالا فراتر نخواهد رفت؛ ج) متصدی حمل در صورتی ملزم به جبران خسارات وارده خواهد بود که این خسارات از جنس تلف کالا، خسارت فیزیکی به آن یا تأخیر در حمل بار باشد و خسارت ضبط کالا نیز به منزله تلف آن به شمار می‌رود؛ د) مسئولیت متصدی حمل منوط به آن است که فرستنده اسناد و اطلاعات لازم برای انجام تشریفات گمرکی را در اختیار متصدی حمل قرار داده باشد، در غیر این صورت نه تنها مسئولیتی نخواهد داشت، بلکه اگر خسارتی از این بابت مانند معطلی وسیله حمل در گمرک به متصدی وارد شده باشد، فرستنده ملزم به جبران خسارات وارده خواهد بود.

نتایج مذکور در خصوص شرایط مسئولیت متصدی حمل در زمینه اجرای تشریفات گمرکی از مفاد معاهدات حمل هوایی، جاده‌ای و ریلی و روح حاکم بر کلیه معاهدات ولو حمل دریایی استخراج شد و همان‌طور که ملاحظه شد، با وجود فرعی بودن این تعهد متصدی حمل نسبت به تعهد اصلی جابه‌جایی کالا مسئولیت مترتب بر آن موضوع معاهدات بین‌المللی به‌طور صریح یا ضمنی قرار گرفته است. اما قسم دیگر مسئولیت متصدی حمل که به واسطه سلب فرصت انجام این تشریفات از صاحب کالا در اثر عدم اطلاع‌رسانی تاریخ تحویل کالا به انبار گمرک ایجاد می‌شود، موضوع کنوانسیون‌های بین‌المللی قرار نگرفته است؛ در این فرض، بنا به تصریح و سیاق قانون امور گمرکی جبران خسارت ناشی از متروکه شدن کالا به عهده متصدی حمل است، بی‌آنکه زیان‌دیده نیازی به اثبات تقصیر او داشته باشد.

منابع

الف) فارسی

۱. احمدی، عبدالله (۱۳۹۰). حقوق گمرکی، ج دوم، تهران: میزان.
۲. بنایی، رضا (۱۳۹۶). گمرک، ج دوم، تهران: شرکت چاپ و نشر بازرگانی.
۳. پورسید، بهزاد (۱۳۷۳). «آشنایی با گمرک و ترخیص کالا»، ماهنامه بررسی‌های بازرگانی، دوره ۱، صص ۲۷ - ۴۵، ش ۹۰.
۴. جباری، منصور؛ حسن‌نژاد مجید؛ ولایی، نادر (۱۳۹۳). «بررسی موارد معافیت مسئولیت متصدی حمل جاده‌ای کالا و شرایط استنادی آنها در کنوانسیون حمل و نقل بین‌المللی کالا (CMR)»، فصلنامه پژوهش حقوق خصوصی، سال دوم، دوره ۲، صص ۳۹ - ۷۲، ش ۷.
۵. کاتوزیان، ناصر (۱۳۹۴). الزام‌های خارج از قرارداد، مسئولیت مدنی، ج ۲: مسئولیت‌های خاص و مختلط، ج دوازدهم، تهران: انتشارات دانشگاه تهران.
۶. ----- (۱۳۹۰). حقوق مدنی، قواعد عمومی قراردادها، ج ۴: اجرای قرارداد، ج ششم، تهران: شرکت سهامی انتشار.

ب) خارجی

7. Anton, Grete (2010). *Carriage of goods by Sea: UNCITRAL Draft Instrument on Carriage of Goods by Sea and the Possibility of harmonization of Carrier Liability Regimes*, LAP Lambert Academic Publishing.
8. Bugden, Paul, *Freight Forwarding and Goods in Transit*, Sweet & Maxwell, 1999.
9. Cheng, Jiarui (2010). "Customs law of East Asia", Kluwer Law International.
10. Clarke, Malcolm A. (2009) *International Carriage of Good by Road: CMR*, Informa Law publication, 5th edition, London.
11. Clarke, Malcolm and Yates, David (2004). *Contract of Carriage by Land and Air*, Informa Professional.
12. Gotschlich, Georg Dieter (1988). "The World Wide Developments of International Customs Law", *International Business Law journal*.
13. Doherty, Walter E., (1987). "An Introduction to Customs Law and Practice", *Suffolk Transnational Law Journal*, Vol. 11, Issue, pp: 300-306.
14. Hughes, A.D., (1999). *Casebook on Carriage of goods by sea*, Blackstone Press Limited, 2nd edition.
15. Lasok, Dominik, (1998). *The Trade and Customs law of the European Union*, third Edition, Kluwer law International.
16. Jacobsen, Friedrich Johann (1818). *Laws of the Sea: With Reference to Maritime Commerce During Peace and War*, Published by Edward J. Coale, Baltimore.
17. Rodière, René (1977). *Droit des Transport*, Transport terrestres et aériens, Sirey.
18. ----- (1977). *Le Contrat de Transport de Marchandises Terrestre et Aerien*, Centre National de Recherche Scientifique, Paris.
19. Wilson, John F, (2008). *Carriage of Goods by Sea*, Pearson Education Limited.