

انقلاب کانتینر و آثار آن در حقوق حمل و نقل

مجتبی اشراقی آرانی*

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

(تاریخ دریافت: ۱۳۹۹/۳/۱۷ - تاریخ تصویب: ۱۳۹۹/۱۱/۱۸)

چکیده

از دهه ۱۹۶۰ میلادی، صنعت حمل و نقل تحولی را به خود دید که به دلیل رقم زدن شرایطی متفاوت از گذشته، از آن به «انقلاب کانتینر» تعبیر می‌شود. کانتینر در عین حال که دستاوردهای فراوانی مانند افزایش سرعت، ایمنی و امنیت حمل کالا و کاهش هزینه حمل به ارمغان آورد، مسائلی را در دنیای حقوق ایجاد کرد که مناقشه بر سر آنها همچنان ادامه دارد. ماهیت حقوقی کانتینر (اینکه از حیث تعیین میزان مسئولیت متصدی حمل دریایی یک «بسته» به‌شمار می‌رود یا خیر)، تبیین روابط حقوقی ناشی از صدور بارنامه‌های متعدد (بارنامه گروپاژ و بارنامه داخلی) برای یک کانتینر و نیز قراردادهای اجاره جایگاه کانتینر (اسلات)، تعیین شخص مسئول در صورت ورود خسارت به بار موجود در کانتینر (درحالی‌که کانتینر پلمپ‌شده در اختیار متصدی حمل قرار می‌گیرد) و مسئولیت خسارت ناشی از چیدمان نامناسب بار در کانتینر یا چیدن کانتینر در عرشه کشتی در زمره مهم‌ترین مسائلی است که در پی انقلاب کانتینری در حقوق حمل و نقل ظهور یافته و در این مقاله بررسی و تحلیل شده است.

واژگان کلیدی

بارنامه، بسته، چارتر پارتی، حمل و نقل، عرشه، کانتینر، گروپاژ.

*Email: mojtabaeshraghi@ut.ac.ir

۱. مقدمه

کانتینر^۱ که در برخی از قوانین ایران (مانند قانون الحاق ایران به کنوانسیون گمرکی حمل و نقل بین‌المللی کالا در جاده‌ها مشهور به تیر) تحت عنوان «محفظه» و در قوانین جدیدتر (مانند قانون امور گمرکی) با اصطلاح فارسی «بارگنج» از آن یاد شده است و در این نوشتار به دلیل مأنوس بودن از همان واژه انگلیسی استفاده می‌شود، اولین بار نه در آزمایشگاه یا کارخانه کشتی‌سازی، بلکه توسط راننده کامیونی به نام «مالکوم مک‌لین» ساخته شد و به دلیل مزایای فراوان آن به سرعت تجاری‌سازی شد و انقلابی در صنعت حمل و نقل به وجود آورد که به این ابزار حمل موصوف شده است. انقلاب کانتینر بر سرعت و سهولت جابه‌جایی کالا افزود؛ هزینه‌های حمل را کاهش داد؛^۲ و با محو دزدی بار در بنادر و کشتی‌ها و جلوگیری از ورود خسارت به کالا در زمان تخلیه و بارگیری یا بارچینی، امنیت و ایمنی حمل کالا را به ارمغان آورد. این دستاوردها، از یک سو به تغییر عرف‌ها و رویه‌های متداول تجاری بین‌المللی منجر شد؛ از جمله آنکه برخلاف گذشته که مالکان کالا اعم از فرستنده یا گیرنده با شرط انتقال کالا از یک وسیله به وسیله حمل دیگر^۳ مخالفت می‌کردند، پس از به‌کارگیری کانتینر در حمل کالا دیگر مقاومتی از خود در برابر این شرط نشان نمی‌دهند. همچنین، رویه بانکی بین‌المللی که پیش از این، تمایلی به پذیرش تجویز شرط انتقال کالا به وسیله حمل دیگر به‌عنوان یکی از شرایط اعتبار اسنادی (LC) نداشت، اکنون به پذیرش بارنامه‌ای که متضمن چنین شرطی است، مشروط به حمل کالا در کانتینر تغییر جهت داده است، حتی اگر در مفاد اعتبار اسنادی، انتقال کالا به وسیله حمل دیگر منع شده باشد (ماده ۲۰ UCP600)^۴.

1. container

۲. دیگر کشتی و نیز تجار روزها برای اتمام بارگیری یا تخلیه کالا معطل نمی‌مانند، بلکه با جرتقیل‌های مخصوص جابه‌جایی کانتینرها، کل عملیات تخلیه و بارگیری در کمتر از یک روز قابل انجام است. حمل کالا از طریق کانتینر علاوه بر افزایش سرعت بارگیری و تخلیه، به سهولت انتقال کالا در میانه راه از یک وسیله حمل به وسیله دیگر (transshipment) و بالتبع، تقویت ارائه خدمات حمل مرکب و سراسری (door-to-door) انجامیده است (Schramm, 2012: 43).

۳. بخش عمده‌ای از هزینه‌های بسته‌بندی که برای قرارگیری مناسب بار در کشتی لازم بود، با پیدایش کانتینر مرتفع شد. متعاقب آن هزینه‌های تخلیه و بارگیری و نیز چیدن بار در کشتی نیز کاهش یافت، چراکه جرتقیل‌های عظیم‌الجثه جایگزین تعداد زیاد نیروی انسانی شد و هزینه‌های دستمزد به شدت کاهش یافت (Schmeltzer & Peavy, 1970: 266).

4. transshipment

۵. نمونه دیگر آن است که فروشنده برای دریافت ثمن معامله دیگر مجبور نیست تا رسیدن بار به کشتی و صدور بارنامه بارگیری‌شده (on board BL) منتظر بماند، بلکه با تحویل بار به اولین متصدی حمل و دریافت سند حمل صادره قادر به دریافت وجه در سازوکار اعتبار اسنادی است. از این رو از کاربرد برخی قواعد پرکاربرد مانند FOB کاسته شده و قواعد FCA و CPT در اینکوترمز که پیش از این محبوبیتی نداشت، برای حمل کانتینری مورد استقبال تجار قرار گرفته است؛ چون تحویل به متصدی حمل در همان مکانی صورت می‌گیرد که فروشنده در آنجا مستقر است و دیگر نیاز به بردن بار تا بندر یا فرودگاه و بارگیری روی کشتی و دریافت بارنامه کالای بارگیری‌شده مرتفع شده است.

از سوی دیگر، انقلاب کانتینری مسائل بسیاری را در حقوق حمل و نقل پدیدار ساخت که از پویایی این شاخه از حقوق، تحت تأثیر تحولات فناوری پایه حکایت دارد. ماهیت حقوقی کانتینر در زمره اولین و مهم‌ترین مسائلی بوده است که (البته طبیعی پدیده‌های نوظهور است) مورد بحث میان حقوقدانان قرار گرفته است. ماده نزع آن است که آیا کانتینر وسیله حمل یا جزئی از ساختمان وسیله حمل به‌شمار می‌رود یا باید آن را یک بسته^۱ قلمداد کرد که برای حفاظت از کالا به‌کار می‌رود. انتخاب هریک از این دو نظر در تعیین میزان مسئولیت متصدی حمل مؤثر خواهد بود.

سایر مسائل در مراحل مختلف سفر دریایی (قبل از شروع سفر دریایی، زمان انعقاد قرارداد حمل (صدور بارنامه)، زمان بارگیری کالا و حین سفر دریایی) قابل طرح است. قبل از سفر، معاملاتی برای اجاره سلول (توسط بهره‌برداران کشتی‌های کانتینر) یا اجاره کانتینر منعقد می‌شود و باید رابطه حقوقی مالک یا بهره‌بردار کشتی با صاحبان کالاهایی که در کانتینر قرار دارد، بررسی و مشخص شود چه کسی در مقابل صاحب کالا مسئولیت دارد. در زمان انعقاد قرارداد حمل، با توجه به اینکه کارکرد اصلی کانتینر، تجمع بارهای متعلق به افراد متعدد در یک کانتینر توسط اشخاصی به نام «فورواردر» است، آثار ناشی از صدور بارنامه از سوی بازیگران متعدد و ارتباط میان آنها در هاله‌ای از ابهام قرار دارد. پس از انعقاد قرارداد، نوبت به مرحله بارگیری کالا در داخل کانتینر و نیز کشتی می‌رسد. بخشی از خسارات در اثر چیدمان نامناسب بار در کانتینر یا قرار گرفتن کانتینر بر روی عرشه کشتی به‌بار می‌آید. در این خصوص مسئولیت متصدی حمل که معمولاً متکی به شروط قراردادی سلب مسئولیت است، محل نزاع و مناقشه بوده است. در نهایت، باید به خساراتی پرداخته شود که در حین حمل، به بار داخل کانتینر وارد شده است، اما به دلیل پلمپ بودن کانتینر در زمان تحویل به متصدی حمل، تشخیص زمان ورود خسارت و تعیین شخص مسئول با دشواری فراوان همراه بوده و در این زمینه، باید اعتبار برخی توافقات مانند حق شرط متصدی حمل نسبت به بار داخل کانتینر، درحالی‌که ابزار رسیدگی به وضعیت کالا برای او وجود نداشته است، بررسی شود.

پس از تعریف و تبیین ماهیت حقوقی کانتینر، مسائل حقوقی مترتب بر آن به ترتیب مراحل زمانی سفر دریایی بررسی و این خط فکری در تمام این نوشتار دنبال شده است که انقلاب کانتینر چه تأثیری بر قلمرو مسئولیت متصدیان حمل بر جای گذاشته است. اگرچه از وقوع این انقلاب در صنعت جهانی حمل و نقل چند دهه‌ای می‌گذرد، در حقوق ایران تحقیق جامعی در مورد آثار حقوقی انقلاب کانتینر صورت نگرفته است و با توجه به اهمیت موضوع، جای خالی آن احساس می‌شد.

۲. تعریف و ماهیت حقوقی کانتینر

از دهه ۱۹۶۰ میلادی انواع کانتینر برای حمل مایعات و جامدات به صورت کانتینرهای فلزی و یا حتی چوبی، سخت یا حتی انعطاف پذیر برای استفاده مکرر و البته گاه به صورت یکبار مصرف در صنعت حمل و نقل پدیدار شدند (Schramm, 2012: 42). در این میان، آنچه انقلاب آفرید، کانتینرهایی بودند که به صورت فلزی غیرمنعطف و مستطیلی ساخته شده‌اند و با ابزار مکانیکی از جای خود بلند می‌شوند و قابلیت استفاده مکرر دارند و نه تنها ابزار حمل و نقل به خصوص حمل سراسری کالا با شیوه‌های متنوع حمل، بلکه وسیله‌ای برای حفاظت از کالای موجود در آن به شمار می‌روند^۱ (Angus, 1968: 398). تعاریف نسبتاً مشابهی از کانتینر در برخی معاهدات بین‌المللی ارائه شده است؛ مانند بند ۱ ماده ۲ «کنوانسیون بین‌المللی کانتینرهای ایمن ۱۹۷۲» (CSC)، بند «ج» ماده ۱ «کنوانسیون گمرکی حمل و نقل بین‌المللی کالا در جاده‌ها مشهور به تیر» (TIR) و بند ۲۶ ماده ۱ «کنوانسیون قرارداد حمل بین‌المللی کالا کلاً یا جزئاً از طریق دریا» (روت‌دام ۲۰۰۹). از میان تعاریف متعدد، تعریف به کاررفته در کنوانسیون تیر^۲، تصویر روشن تری از ارکان و مختصات این ابزار حمل به دست می‌دهد که براساس آن می‌توان اوصاف زیر را برای کانتینر برشمرد: محکم و بادوام بودن، قابلیت استعمال در انواع وسایل حمل، قابلیت انطباق با ابزار تخلیه و بارگیری و مقاومت در عملیات جابه‌جایی از وسایل حمل به یکدیگر. غالب این خصوصیات از ویژگی استاندارد این ابزار حمل نشأت می‌گیرد، چنانکه استاندارد شدن اندازه کانتینرها، عامل محرک انقلاب کانتینری و بالتبع، توسعه وسایل حمل استاندارد مانند کشتی‌های کانتینربر، واگن‌ها و تریلرها و حتی تجهیزات هندلینگ بنادر به شمار می‌رود (Bordahandy, 2005: 343).

از حیث مکانیکی، کانتینر ابزار حمل^۳ است که کالای فله یا بسته‌بندی شده درون آنها جای می‌گیرد و سپس در دیگر وسایل حمل بارگیری می‌شود. لیکن از نظر ماهیت حقوقی، آنچه

۱. چیزی که در مورد کانتینر بسیار مهم است قطعاً خود کانتینر نیست؛ یک جعبه آلومینیومی یا فولادی که قطعات آن با پرچ یا جوش به هم وصل شده‌اند با یک کف چوبی و درهای بزرگ در یک سمت. یک کانتینر استاندارد دارای تمام خصوصیات یک قوطی کنسرو است. ارزش این جعبه به خودش نیست، بلکه به کاربردش است. کانتینر در مرکز یک سیستم اتوماتیک برای حمل کالا از جایی به جای دیگر با کمترین هزینه و بیشترین پیچیدگی قرار دارد» (لویسون، ۱۳۹۷: ۱۱).

۲. «کانتینر یک ابزار حمل و نقل کالا است که واجد خصوصیت دائمی است و به اندازه‌ای بادوام و محکم است که در استفاده مکرر آسیب نبیند؛ به طور خاص برای حمل تک‌وجهی یا چندوجهی کالا طراحی شده است، بی‌آنکه در میانه راه، محتویات آن تخلیه و مجدداً بارگیری شود؛ متناسب با ابزارهای هندلینگ آسان‌بار به خصوص در جابه‌جایی از یک شیوه به شیوه دیگر حمل (transshipment) است؛ طوری طراحی شده که پر کردن و تخلیه بار در آن آسان است و در نهایت ظرفیت داخلی آن یک متر مربع یا بیشتر است».

3. ULD (unit load device)

مسلم است کانتینر یک «وسیله حمل»^۱ مانند کشتی یا هواپیما به شمار نمی‌رود، همچنان‌که کنوانسیون‌های تیر و سی اس سی (CSC) بر آن مهر تأیید گذاشته‌اند، زیرا این شیء به تنهایی قابلیت حمل کالا را ندارد و ناگزیر باید داخل یا بر روی وسیله حمل قرار بگیرد.^۲ اما آنچه محل تردید است، آنکه آیا باید کانتینر را جزئی از ساختمان وسیله حمل و تابع آن تلقی کرد یا جزئی از کالا و به‌عنوان بسته آن؟ اثر چنین توصیفی را باید در قواعد لاهه ۱۹۲۴ (بند ۵ ماده ۴) و نیز قانون دریایی ایران (بند ۵ ماده ۵۵) ملاحظه کرد که مسئولیت متصدی حمل دریایی را بابت خسارت وارده به کالا به ازای هر بسته یا واحد محدود به ۱۰۰ پاوند (لیره استرلینگ) اعلام کرده است. بنابراین، اگر کانتینر یک بسته به‌شمار رود، مسئولیت متصدی حمل بابت تمام کالاهایی که در آن کانتینر قرار دارد، به ۱۰۰ پاوند محدود خواهد بود؛ توصیفی از کانتینر که بی‌شک مورد حمایت متصدیان حمل است.

این موضوع، از چالش‌برانگیزترین موضوعات حقوق حمل و نقل است که در دعاوی زیادی^۳ هم به آن پرداخته شده است، اما از دل آرای صادره و نیز دکترین حقوقی نمی‌توان یک قاعده کلی استخراج کرد، بلکه بسته به شرایط حمل و اسناد حمل در هر مورد باید تصمیم گرفت. در صورتی که توصیف کانتینر براساس کارکرد آن به‌عمل آید، به‌زعم برخی، کانتینر وسیله‌ای برای نگهداری کالا و شکل جدید بسته‌بندی است و باید نوعی بسته به‌شمار رود (Bonassies, 2009: 58). با وجود این، به‌نظر می‌رسد به لحاظ کارکرد، کانتینر بخشی از ساختمان کشتی را به‌ویژه در خصوص کشتی‌های کانتینربر^۴ (سلولی) تشکیل می‌دهد که از آن قابلیت انفکاک دارد و ممکن است برای چیدن بار در آن، در اختیار فرستنده قرار گیرد.^۵ این استدلال، زمانی که کانتینر توسط متصدی حمل در اختیار فرستنده یا گیرنده قرار گرفته باشد، از قوت بیشتری برخوردار است (Bordahandy, 2005: 344). در حقیقت، برخلاف بسته که به مالک بار تعلق دارد و حتی از نظر وزنی و جبران خسارت جزئی از بار را تشکیل می‌دهد، در غالب موارد، کانتینر به متصدی حمل تعلق دارد یا توسط او در کشتی بارگیری و چیده می‌شود و از نظر عرف، بیش از آنکه جزئی از کالا و بسته‌بندی آن به‌شمار آید، جزئی از ساختمان کشتی را

1. mode of transport

۲. هرچند در حوزه مقررات گمرکی، کانتینر از حیث تعلق حقوق ورودی به‌منزله وسیله حمل در نظر گرفته شده و مشمول رویه ورود موقت و معاف از حقوق ورودی قرار می‌گیرد.

3. Mitsui & Co. v. American Export Lines; Allstate Insurance Co. v. Inversions Nagieras Imparca; Croft & Scully Co. v. MIV SKULPTOR VUCHETICH; Matsushita Electric Corp. of America v. S.S. Aegis Spirit; Encyclopedia Britannica, Inc. v. S.S. Hong Kong Produce

۴. کشتی‌های کانتینربر (Containerized vessels) در مقابل کشتی‌های سنتی و به اصطلاح break-bulk قرار دارند.

۵. در دعوی Leathers Best v. Mormaclynx دادگاه استدلال می‌کند که کانتینر علاوه بر کارکرد مکانیزه‌ای که دارد، به‌عنوان جایگاه بار قابل انفکاک در کشتی (they function as removable cargo holds) عمل می‌کند (Seymour, 1977: 492).

تشکیل می‌دهد. چنین توصیفی با آثار حقوقی دیگری هم همراه است؛ از یک سو، قرارداد اجاره کانتینر به سبب محسوب شدن به عنوان بخشی از بدنه کشتی^۱، یک قرارداد دریایی به شمار می‌رود (همان‌طور که در برخی دعاوی اعلام شده است) و این استدلال شرکت‌های لیزینگ کانتینر را از امکان اعمال حق ممتاز دریایی^۲ نسبت به کشتی حامل کانتینر برخوردار می‌سازد.^۳ از سوی دیگر، تعهد متصدی حمل به تأمین قابلیت دریاوردی کشتی^۴، در خصوص کانتینرهای موجود در آن هم اعمال خواهد شد. با وجود این، در صورتی که توصیف کانتینر بر اساس قصد مشترک طرفین قرارداد حمل به عمل آید (روشی که با قواعد عمومی قراردادها سازگاری بیشتری دارد)، نتیجه دیگری به دست خواهد آمد، زیرا جز در حالتی که در بارنامه به بسته‌های بار که در کانتینر قرار گرفته، اشاره شده باشد، کانتینرها پلمپ شده تحویل متصدی حمل می‌شود و متصدی عملاً توان دسترسی به اطلاعات بسته‌های موجود در آن را ندارد، گویی طرفین قرارداد اراده کرده‌اند که خود کانتینر را یک بسته حساب کنند. به بیان دیگر، طرفین قرارداد زمانی به کانتینر به عنوان یک بسته یا واحد نمی‌نگرند که این وصف را به اقلام دیگر اعطا کرده باشند و آن حالتی است که در بارنامه محتویات کانتینر و تعداد بسته‌های موجود در آن افشا شده باشد (Sharpe & Steiner, 1983: 514; Meagen, 2003: 202). ضرورت اشاره به محتویات و بسته‌های موجود در یک کانتینر زمانی نمایان می‌شود که بار متعلق به افراد مختلف توسط متصدی حمل یا فورواردر در یک کانتینر جمع و بارگیری شده باشد. شایان ذکر است که بالاخره همین دیدگاه در قواعد لاهه ویزی ۱۹۶۸ اتخاذ شد. به موجب بند ۵ ماده ۴ این قواعد، «زمانی که به منظور جمع کالا از کانتینر یا پالت و وسایل مشابه استفاده می‌شود از حیث مقررات این ماده تعداد بسته‌هایی که در بارنامه درج شده که در آن کانتینر قرار گرفته است، به عنوان بسته یا واحد تلقی خواهد شد و در سایر موارد (زمانی که در بارنامه به تعداد بسته‌ها اشاره نشده) کانتینر یا پالت، بسته یا واحد محسوب می‌شود». اگرچه کشور ما همانند برخی دیگر از کشورها به اصلاحات ویزی ملحق نشده است، اما نظر به پذیرش ملاک قصد مشترک طرفین در تفسیر قراردادها در حقوق ایران و نیز اصاله‌الظهور باید بر همین اساس قضاوت کرد.

1. hold

2. maritime lien

3. CTI Container Leasing Corporation v Oceanic Operations Corp. 682 F.2d 377, 1982 AMC 2541

4. seaworthiness

۳. قبل از شروع سفر دریایی

دغدغه اصلی قبل از شروع سفر دریایی، تهیه کانتینر (اجاره کانتینر) و مهم تر از آن اجاره سلول یا جایگاه کانتینر است. با انقلاب کانتینر، شرکت‌های اپراتور کانتینری شکل گرفتند که با تشکیل کنسرسیوم‌های بزرگ بخش مهمی از ظرفیت حمل بار به خصوص از طریق دریا را به حمل کانتینری اختصاص دادند. لیکن این شرکت‌ها برای استفاده حداکثری و به صرفه از ناوگان کانتینری خود، اقدام به اجاره ظرفیت کانتینری کشتی‌های یکدیگر کردند. به این ترتیب، پس از چارترپارتی سفری و زمانی، نوع سومی از قراردادهای چارترپارتی به نام «چارترپارتی سلول (اسلات)»^۱ پدیدار شدند (Cissé, 2004: 427). اسلات بخشی از فضای یک کشتی کانتینربر است که کانتینر ۲۰ فوتی را در خود جای می‌دهد و موضوع این نوع اجاره قرار می‌گیرد.^۲

قرارداد اجاره سلول ضمن آنکه واجد خصوصیات مشترک با اجاره سفری و زمانی است، از هر دو متمایز است، زیرا اگرچه ممکن است تعدادی سلول یک کشتی برای زمانی معین اجاره شده باشد، اما برخلاف اجاره زمانی که تمام کشتی موضوع اجاره قرار می‌گیرد، چارترکننده سلول، تنها بخشی از ظرفیت کشتی را اجاره می‌کند و کنترلی بر بهره‌برداری کشتی ندارد (Cissé, 2004: 427). همچنین برخلاف اجاره سفری کشتی، موضوع قرارداد تناژ معینی از کشتی نیست، بلکه تعداد مشخصی سلول یا فضای کشتی به اجاره داده می‌شود. از سوی دیگر، نباید چنین قراردادی را با اجاره کانتینر خلط کرد، زیرا برخلاف نوع اخیر، خود کانتینر موضوع قرارداد نیست، بلکه جایگاه کانتینر (سلول) است که اجاره داده می‌شود و چارترکننده با کانتینرهایی که ممکن است در ملکیت یا اجاره او باشد، کالاهای مشتریان خود را حمل می‌کند.^۳

مهم‌ترین مسئله‌ای که در این نوع چارتر مطرح می‌شود، موقعیت حقوقی مالک کشتی و چارترکننده سلول (که همگی اعضای کنسرسیوم هستند) در مقابل صاحبان کالاهایی است که در کانتینر قرار می‌گیرد. آیا چارترکننده سلول در مقابل صاحب کالا متصدی حمل به‌شمار

۱. slot charter party در برخی آثار، «اسلات چارترپارتی» به «اجاره جزئی» ترجمه شده است (جعفری و مختاری، ۱۳۹۵: ۲۲۴).

۲. نوع رایج و اولیه این نوع قرارداد، چارتر متقابل (cross charter party) است که مالکان یا بهره‌برداران کشتی‌های کانتینری که معمولاً در یک منطقه جغرافیایی فعالیت می‌کنند، جایگاه کشتی یکدیگر را با هم مبادله می‌کنند. به این ترتیب، اسلات به صورت مجانی مبادله می‌شود نه آنکه موضوع فروش قرار گیرد. اما نوع دیگر چنین اجاره‌ای آن است که کسانی که مالک کشتی نیستند یا کشتی آنها کانتینربر نیست، اقدام به اجاره سلول با بهره‌برداران کشتی‌های کانتینربر می‌کنند که به slot charter party معروف است (Reilly, 2001: 506).

۳. برای ملاحظه موافقت‌نامه‌های اجاره کانتینر رک: اشمیتوف، ۱۳۷۸: ۹۳۷.

می‌رود یا مالک کشتی؟ اگرچه تحلیل جامع رابطه حقوقی مذکور در این مجال نمی‌گنجد، معیار پذیرفته‌شده در حقوق حمل‌ونقل (در خصوص اجاره سفری و زمانی کشتی) آن است که اگر چارترکننده، بارنامه صادر کرده باشد، خود او در مقابل صاحب کالا متصدی حمل به‌شمار می‌رود (Reilly, 2001: 510). از این رو «آن عضوی از کنسرسیوم که بارنامه را صادر کرده است، متصدی حمل دریایی به‌شمار خواهد رفت» (Cissé, 2004: 428). شایان ذکر است به‌دلیل استقبال تجار از این نوع اجاره، شورای دریانوردی بین‌المللی و بالتیک^۱ برای قرارداد اسلات چارترپارتی فرمت استاندارد معروف به SLOTHIRE را در سال ۱۹۹۳ منتشر کرده که از محبوبیت جهانی برخوردار شده است. فرمول ارائه‌شده در این قرارداد استاندارد که در حقیقت، تأییدکننده عرف جاری این صنعت است (Nikaki & Soyer, 2018: 67)، آن است که صدور بارنامه نه توسط مالک یا بهره‌بردار کشتی، بلکه توسط چارترکننده سلول صورت می‌گیرد و مالک کشتی تنها در صورت درخواست چارترکننده رسیدی به او ارائه می‌کند (ماده ۱۱). با وجود این، نحوه صدور بارنامه دلیل قطعی جهت تعیین متصدی حمل نیست و ممکن است از دیگر شروط و قرائن بارنامه تفسیری متبادر شود که مالک کشتی را به‌عنوان متصدی حمل القا کند. به همین دلیل، ماده ۱۳ قرارداد استاندارد بیمکو با عنوان مصونیت از خسارت و نمایندگی^۲، برای حمایت از مالک کشتی در مقابل دعاوی احتمالی، چارترکننده را به درج برخی شروط و عدم درج برخی دیگر در بارنامه ملزم می‌کند.^۳ طراحان اسلات هاینر به این نکته واقف بوده‌اند که با وجود شروط مذکور، نمی‌توان از تفسیری که براساس کل قرائن حاکم بر قرارداد، ممکن است مالک یا بهره‌بردار کشتی را به‌عنوان متصدی حمل تلقی کند، جلوگیری کرد و به همین دلیل، متوسل به شرط مصونیت از آثار و خسارات^۴ ناشی از چنین تفسیری شده‌اند.

1. BIMCO 2. indemnity and agency

۳. بر این اساس، به موجب ذیل بند «الف» ماده ۱۳، «بارنامه نباید متضمن شرط هویت متصدی حمل (identity of carrier clause) باشد که به‌دنبال برقراری رابطه قراردادی میان مالک یا بهره‌بردار کشتی و صاحبان بار است؛ بارنامه باید واجد شرط پارامونت (clause paramount) باشد که قواعد لاهه یا لاهه-ویزی را (هر کدام در کشور مبدأ تصویب شده است) حاکم بر روابط سازد؛ و در نهایت، باید شرط هیمالایا (Himalaya clause) در بارنامه مندرج باشد تا منافع و مصونیت‌های بارنامه دریایی شامل مالک یا بهره‌بردار کشتی هم بشود. با وجود همه شروط یادشده، اگر تفسیری به‌عمل آید که بر وجود یک رابطه قراردادی میان صاحبان بار و مالک کشتی دلالت کند چارترکننده اسلات باید مالک را در مقابل تمام عواقب چنین تفسیری مصون دارد».

4. indemnification clause

۴. در زمان انعقاد قرارداد حمل (صدور بارنامه)

در پی انقلاب کانتینر مقامات بندری و اپراتورهای ترمینال تأسیسات و تجهیزات لازم برای هندلینگ کانتینرها را فراهم کردند و کشتی‌های کانتینربر به‌عنوان وسیله حمل تاکتیکی به‌وفور ساخته شدند. مالکان کشتی دیدند که نمی‌توانند به دریا اکتفا کنند و باید بر جریان حمل زمینی کانتینرها هم وقوف یابند و به همین دلیل حمل کالا را با کانتینر از ابتدای آن بر عهده گرفتند و یا ترتیبات حمل آن را دادند که این تمایلات توسعه‌طلبی خود به تقویت حرفه فورواردری منجر شد (Glass, 2012: 7). فورواردرها^۱ که اکنون در صنعت حمل و نقل بار تاخت و تاز می‌کنند، خود را مدیون انقلاب کانتینر می‌دانند.

در حقیقت، نقش اصلی فورواردرها در تجارت کنونی از محدودیت امکانات مالکان کشتی در پر کردن ظرفیت کانتینرها ناشی می‌شود و آن ارائه خدمات گروپاژ^۲ به مالکان کشتی‌هاست. این خدمت به این معناست که فورواردر بارهای متعلق به اشخاص مختلف را جمع‌آوری می‌کند و آنها را در یک کانتینر جای می‌دهد تا هیچ کانتینری با فضای خالی در کشتی قرار نگیرد و به این ترتیب، نه تنها به درآمدزایی بیشتر برای مالکان کشتی‌ها، بلکه به کاهش هزینه کرایه حمل برای صاحبان بار منجر می‌شود (Schramm, 2012: 27). در حقیقت، به‌ندرت بار فرستنده، یک کانتینر را پر می‌کند و بارنامه به‌صورت Full container load (FCL) صادر می‌شود، بلکه معمولاً بار ارسالی او تنها بخشی از ظرفیت کانتینر را اشغال می‌کند (Less than container load/LCL) و فورواردر است که در ایستگاه‌های کانتینری^۳، کالای ارسالی را با کالاهای دیگران تجمیع می‌کند و کانتینر پر شده را تحویل متصدی حمل می‌دهد.

مسئله آن است که کانتینر اگرچه حاوی بارهای متعلق به افراد مختلف است، اما فورواردر کانتینر را مهر و موم شده به مالک کشتی تسلیم می‌کند؛ کانتینری که از دید متصدی حمل تنها یک بسته بیش نیست و ملزم نیست برای هر بسته بیش از یک بارنامه صادر کند. در مقابل، هر مالک بار نیز برای بار خود تقاضای صدور یک بارنامه دارد تا بتواند با ارائه آن به گیرنده او را قادر به دریافت کالا در مقصد سازد. عرف حمل و نقل بهترین راهکار را برای این تعارض منافع ارائه کرده است؛ به این ترتیب که از یک سو، متصدی حمل (مالک کشتی) یک بارنامه گروپاژ^۴

1. freight forwarders

2. groupage

۳. لازمه تجمیع کردن کالاها در یک کانتینر، داشتن انبارهای اختصاصی بود تا به‌صورت موقت بار در آنها نگهداری شود، به همین دلیل فورواردرها در فعالیتهای انبارداری و خدمات توزیعی متمرکز شدند و به این ترتیب نقش لجستیکی عهده‌دار شدند. این امر، تشکیل ایستگاه‌های کانتینری (container freight station) را نزدیک بندر یا پارک‌های لجستیک با محوریت فورواردرها به‌همراه داشت. ممکن است در این ایستگاه‌های کانتینری، تسهیلات ترخیص گمرکی نیز مستقر شود که بر نقش لجستیکی این پایانه‌ها و سهولت عملکرد فورواردرها می‌افزاید.

4. master BL یا ocean BL

برای هر کانتینر به نفع فورواردر (به عنوان فرستنده) صادر می‌کند و فورواردر نیز برای هر یک از صاحبان بار یک بارنامه داخلی^۱ صادر می‌کند (8: 78; Nossal, 1995; 167: Brodie, 2013). در بارنامه اخیر به شماره بارنامه گروپاژ اشاره می‌شود و از آن تبعیت می‌کند.^۲ از این رو این بحث مطرح می‌شود که چه آثاری بر این دو بارنامه بار می‌شود؟

در پرونده Ocean Projects Inc.^۳ مطروحه در دادگاه سنگاپور، فورواردر چند بارنامه داخلی صادر کرده بود که فرستندگان برای دریافت وجه به موجب اعتبار اسنادی نیاز داشتند. در اعتبار اسنادی شرط شده بود که بارنامه به صورت تمیز (بدون رزرو) و کرایه پیش‌پرداخت شده صادر شده باشد. فورواردر نیز خود از مالک کشتی، بارنامه دریایی به عنوان فرستنده دریافت کرده بود. فورواردر قبل از پرداخت کرایه حمل به مالک کشتی، ورشکست شد و مالک کشتی پیش از رسیدن به مقصد، کالا را تخلیه کرد و به انبار سپرد تا برای دریافت کرایه خود به حق ممتاز خود نسبت به کالا استناد کند، اما دادگاه تجدیدنظر سنگاپور دعوی مالک را به این دلیل که رابطه قراردادی میان صاحب بار و او وجود ندارد، رد کرد. در واقع مالک کشتی و صاحب بار هر دو قرارداد جداگانه‌ای با فورواردر به عنوان اصیل داشتند، از این رو بارنامه دریایی حقی برای مالک کشتی در مقابل صاحب بار ایجاد نمی‌کند و بارنامه داخلی فورواردر به منزله بارنامه موجد آثار حقوقی سند حمل پذیرفته می‌شود (Nossal, 1995: 78). با وجود این، به نظر می‌رسد چنین استدلالی با قواعد حاکم بر حقوق عینی سازگار نباشد، زیرا حق حبس کالا یک حق عینی بوده و در مقابل هر کسی قابل استناد است و مالکان بار نمی‌توانند به استناد آنکه طرف قرارداد حمل با مالک کشتی نبوده‌اند، خود را از این حق تعقیب مستثنا کرده و بدون پرداخت مطالبات مالک کشتی، تحویل کالا را مطالبه کنند.

استدلال شده است که بارنامه داخلی به گیرنده یا منتقل‌الیه حق مطالبه کالا از مالک کشتی را نمی‌دهد (اشمیتوف، ۱۳۷۸: ۸۸۸)، چراکه به اراده او منتسب و از سوی او صادر نشده است. بر این اساس، بارنامه داخلی کارکرد سند مالکیت ندارد، بلکه صرفاً برای شناسایی ذی‌حقان بارهای موجود در یک کانتینر صادر می‌شود و چون افاده تحویل کالا از متصدی حمل نمی‌کند، نمی‌تواند به عنوان یک بارنامه دریایی تابع قواعد لاهه ۱۹۲۴ به شمار آید (Glass, 2013: 621; Treitel, 2003: 73). به بیان دیگر، متصدی حمل تنها با دریافت بارنامه دریایی که خود

1. house bill of lading /HBL

۲. رویه متعارف این است که معمولاً فورواردر بارنامه داخلی را در سه نسخه اصلی به صورت "به حواله کرد فرستنده" صادر می‌کند و فرستنده آن را مستقیماً یا از طریق بانک صادرکننده ال سی پس از دریافت طلب خود برای گیرنده پهنووسی می‌کند. گیرنده بارنامه داخلی آن را در مقصد به فورواردر یا نماینده او تسلیم می‌کند، آنگاه فورواردر بارنامه دریایی را به مالک کشتی (متصدی حمل) تحویل می‌دهد که پس از آن حواله تحویل (delivery order) توسط متصدی حمل صادر می‌شود.

3. Ocean Projects Inc v Ultratech Pte Ltd [1994] SGCA 64, [1994] 2 SLR(R) 245.

صادر کرده ملزم به تحویل بار خواهد بود، اما از این حقیقت (که در بسیاری از آرای محاکم اعلام شده است)^۱ هم نمی‌توان غافل شد که صدور بارنامه داخلی از سوی فروروارد خود قرینه آن است که او به‌عنوان نماینده صاحب بار با متصدیان حمل قرارداد منعقد می‌کند و آثار اعمال او در دارایی اصیل بار می‌شود، از این رو صاحب بار می‌تواند اجرای قرارداد حملی را که برای او بسته شده است از مالک کشتی بخواهد، به‌ویژه آنکه در بارنامه او به شماره بارنامه اصلی (گروپاژ) ارجاع داده شده است و مالک کشتی نمی‌تواند خود را در مقابل صاحب باربری قلمداد کند.

۵. زمان بارگیری کالا در کانتینر و کشتی

امروزه به‌وفور تصاویری از کشتی‌هایی دیده می‌شود که در آنها کانتینرها در چندین طبقه روی یکدیگر، روی عرشه کشتی^۲ سوار شده‌اند. مسئله آن است که کالاهایی که روی عرشه حمل شود، به‌مراتب بیشتر از سایر کالاها در معرض خطرهای دریا قرار دارد و از این رو، اراده ضمنی طرفین قرارداد حمل بر عدم چیدمان بار بر روی عرشه است و تخلف از آن نقض اساسی قرارداد محسوب می‌شود^۳ (Tetley, 2008: 191). به همین دلیل، به موجب قواعد لاهه ۱۹۲۴ (بند «ج» ماده ۱)، کالاهایی که به موجب قرارداد حمل باید روی عرشه کشتی قرار گیرند و در عمل هم به این صورت حمل شده باشند، از شمول کنوانسیون خارج است و در نتیجه، متصدی حمل تابع محدودیت‌های کنوانسیون نیست و از جمله می‌تواند شرط عدم مسئولیت بنماید. در رویه قضایی ایران هم در صورت احراز توافق طرفین به حمل کالا روی عرشه و ورود خسارت به کالا متصدی حمل کلاً یا جزئاً از مسئولیت جبران خسارت معاف اعلام شده است.^۴

1. Vastfame Camera Ltd v Birkart Globistics Ltd, 2005 High Court of Hong Kong 117, Stone J, 5 October 2005.

2. on-deck

۳. چیدن بار روی عرشه نه‌تنها خود کالا را در معرض مخاطرات دریا قرار می‌دهد، بلکه می‌تواند قابلیت دریانوردی کشتی را هم به خطر بیندازد؛ چه، کانتینرها در مقابل نیروی باد مقاومت می‌کنند و نیز در اثر برخورد امواج دریا ممکن است واژگونی کشتی یا دست‌کم خراب شدن نیروی محرکه کشتی را به‌دنبال داشته باشند.

۴. در دادنامه شماره ۸۰/۱۱۹۳ مورخ ۱۳۸۰/۹/۲۷ صادره از شعبه سوم دادگاه عمومی تهران چنین آمده است: «در خصوص دعوی آقایان... به خواسته مطالبه خسارت وارده به کالا به این خلاصه که وکلای خواهان در تبیین خواسته توضیح دادند که متصدی حمل مقدار ۱۹۷۱۷۱۱ کیلوگرم کالا متعلق به خواهان با کشتی... بوده که در اثر بارچینی غلط و عدم مواظبت در حین حمل کالا در دریا غرق گردیده و خسارت به خواهان وارد شده است... وکیل خواننده دفاعاً پاسخ دادند که بارچینی کالا در عرشه حسب عرف مسلم دریایی صورت گرفت و علت خسارت وقوع طوفان و تلاطم غیرقابل پیش‌بینی دریا بوده است و مسئولیتی متوجه خواننده نمی‌باشد. دادگاه نظر به اینکه بارگیری کالا به‌وسیله عوامل خواهان بر عرشه کشتی صورت گرفته بنابراین موافقت وی با حمل کالا بر عرشه ابراز گردیده است و مطابق اصول و مقررات حقوق بین‌الملل دریایی مستنبط از عرف و قواعد کنوانسیون‌های مربوطه در مورد کالاهای دک کارگو (deck cargo) خطرات غیرقابل پیش‌بینی که متصدی

با این حال، بسیاری از بهره‌برداران کانتینری در بارنامه‌های خود شرط می‌کنند که متصدی حمل حق حمل کالا را روی عرشه کشتی خواهد داشت و در عین حال، با درج شرط پارامونت^۱ مقرر می‌دارند که قواعد لاهه بر کالای روی عرشه هم حاکم است. بدیهی است در صورت پذیرش شرط پارامونت دیگر مجالی برای متصدی حمل جهت درج شرط عدم مسئولیت باقی نمی‌ماند. اما در اعتبار چنین شرطی با توجه به تصریح قواعد لاهه تردید جدی وجود دارد. نویسندگان حقوق دریایی، با تمسک به عرف قاطع حمل و نقل کانتینری، چنین شرطی را معتبر اعلام کرده‌اند (Angus, 1968: 403). به‌زعم ایشان، «در تجارت کانتینری، چیدن بار روی عرشه یک رویه تثبیت شده و مسلم است و اراده ضمنی فرستندگان بر چنین چیدمانی مفروض است» (Angus, 1968: 403). این رویه در پرونده مشهور Encyclopedia Britannica. v. Steamship Hong Kong Producer هم تأیید شده است.

تنها چیدن بار روی عرشه آن را در معرض خطر قرار نمی‌دهد، بلکه مهم‌تر از آن چیدن غیراصولی بار در خود کانتینر است که نه تنها برای آن کالا، بلکه کالای دیگران و نیز قابلیت دریانوردی کشتی خطرآفرین است. در حقیقت، یکی از عوامل اساسی نابری کشتی چیدن متعادل بار داخل آن است، به طوری که مبدا قسمتی از کشتی سنگین و قسمت دیگر سبک باشد و به این دلیل تعادل کشتی به هم بخورد یا بارهای نامتجانس در کنار یکدیگر قرار گیرند و در اثر تکان‌های دریا نه تنها به کالاها، بلکه به کشتی خسارت وارد شود. تا قبل از انقلاب کانتینر، مالک و فرمانده کشتی نقش اساسی در چیدن بار و حفظ تعادل کشتی داشتند. پس از این پدیده، معمولاً این خود فرستنده (در حمل FCL) یا فورواردر (در حمل LCL) است که کالا را در کانتینر بارگیری یا به اصطلاح، استاف^۲ کرده و کانتینر پلمپ شده در اختیار متصدی حمل قرار می‌گیرد، در حالی که فرستنده و حتی فورواردر دانش و مهارت لازم برای چیدن بار در این خصوص را با توجه به لزوم حفظ تعادل و تجانس پس از بارگیری در کشتی ندارند.

حال باید دید که در صورت ورود خسارت به بار داخل کانتینر در حین حمل یا ورود خسارت به کشتی که ناشی از چیدمان نادرست آن توسط فرستنده باشد، آیا مسئولیتی متوجه متصدی حمل است؟ در مورد خسارات وارده به بار، در صورتی که کانتینر «بسته» به حساب آید، چنین خسارتی به «نقص بسته‌بندی» منتسب بوده و براساس قواعد حقوق حمل و نقل از اسباب

حمل در بروز آنها دخالت ندارد به عهده صاحب کالا تا این حد قابل توجیه است اما این امر خواننده را به عنوان متصدی حمل و نقل از سعی در انجام مراقبت و معمول از کالای بارگیری شده در عرشه معاف نمی‌نماید... و در مجموع به تکالیف خود در اعمال مراقبت‌های لازم در رابطه با حفاظت و حمل محموله عمل ننموده و مرتکب تقصیر شده است... نتیجتاً علت ورود خسارت بارگیری بر عرشه با توافق خواهان و عدم مراقبت کافی از طرف خواننده بوده است...».

1. clause paramount
2. stuffing container

معافیت از مسئولیت متصدی حمل شناخته می‌شود (جزء «ن» بند ۲ ماده ۵۵ قانون دریایی ایران). همچنین در غالب موارد، متصدیان حمل در بارنامه کانتینری ضمن اشاره به انجام چیدمان بار توسط فرستنده، هرگونه مسئولیت بابت خسارات ناشی از این اقدام را از خود سلب می‌کنند. این شرط سلب مسئولیت به دلیل اینکه به قبل از زمان بارگیری کالا در کشتی محسوب می‌شود، به موجب ماده ۵۸ قانون دریایی^۱ معتبر است.

اما در مورد خسارت وارده به کشتی به نظر می‌رسد مقتضای قرارداد حمل حکایت از حقیقت دیگری دارد؛ تعهد متصدی حمل به تأمین قابلیت دریانوردی کشتی و حمل صحیح کالا به مقصد با چیده شدن درست بار در کشتی ملازمه دارد و انتساب این عمل به فرستنده یا پیمانکار دیگر^۲ از مسئولیت متصدی حمل ناشی از ایراد در این عملیات که وظیفه ذاتی او است، نمی‌گاهد.

۶. در حین حمل

کانتینر یا پلمپ شده از سوی فرستنده در اختیار متصدی حمل قرار می‌گیرد یا در همان مبدأ حمل تحت نظارت فرورادر یا متصدی حمل پلمپ می‌شود و اگر در طول مسیر حمل به کالا خسارتی وارد شود، طبیعی است که این خسارت تا قبل از رسیدن کانتینر به مقصد و فک پلمپ آن قابل احراز نباشد. آنگاه مسئولیت متصدی حمل فرع بر اثبات این امر است که خسارت در حین حمل رخ داده باشد؛ کاری بس دشوار که حقوقدان را ناگزیر از رجوع به امارات حقوقی می‌سازد.

به طور کلی، باید بین حالتی که بارنامه به صورت تمیز و حالتی که بارنامه به صورت مقید صادر شده است، تفکیک قائل شد. اگر بارنامه به صورت تمیز^۳ صادر شده باشد، فرض می‌شود که خسارت پس از تسلیم کالا به متصدی حمل رخ داده است و فرستنده مسئولیتی ندارد. البته اگر خسارت وارده از جنس فقدان جزئی بار^۴ باشد و کانتینر به صورت پلمپ شده از جانب متصدی حمل تحویل گرفته شده و در زمان تحویل به گیرنده هم مهر و موم سالم و دست‌نخورده باقی مانده باشد، نمی‌توان مسئولیتی برای متصدی حمل تصور کرد. حال اگر در تمام مسیر، کالا توسط یک شخص حمل شده باشد یا در صورت تعدد یک متصدی حمل

۱. به موجب ماده ۵۸ قانون دریایی، «هیچ‌یک از مقررات این فصل مانع از آن نیست که متصدی باربری و فرستنده بار شرایط خاصی را در قرارداد پیش‌بینی کنند که بر طبق آن، مسئولیت و تعهدات متصدی باربری و کشتی در مورد فقدان یا خسارات مربوط به محافظت و مواظبت و جابه‌جا کردن بار قبل از بارگیری و بعد از تخلیه کشتی بار تعیین گردد».

2. stevedor
3. clean BL
4. partial loss

مسئولیت کل مسیر را به عهده گرفته باشد (که بارنامه صادر شده در این روش حمل به بارنامه مستقیم محض^۱ شهرت دارد) مشکلی به وجود نخواهد آمد. مسئله زمانی پیچیده می‌شود که حمل کالا توسط چند متصدی صورت گرفته باشد، خواه حمل از نوع تک‌وجهی باشد و متصدیان حمل متوالی^۲ در آن دخالت داشته باشند یا حمل از نوع چندوجهی بوده باشد؛ چراکه باید دید خسارت در زمان تصدی کدام متصدی حمل رخ داده است که با توجه به وجود کالا در کانتینر کار آسانی نخواهد بود. به نظر می‌رسد در صورتی که دلیل قابل اتکایی ارائه نشود، در حقوق ایران بتوان به اصل «تأخر حادث» استناد و آخرین متصدی حمل را مسئول قلمداد کرد، مگر آنکه او ثابت کند که خسارت در زمانی قبل از تصدی او به بار آمده است. در مقابل، ممکن است بارنامه به صورت مقید^۳ صادر شده باشد که شرط رایج آن، «گفته شده که شامل می‌شود» (اس تی سی)^۴ است. در این حالت، دیگر مسئولیتی متوجه متصدی حمل نبوده و بار اثبات وقوع خسارت در حین حمل بر دوش زیان‌دیده خواهد بود. لیکن مسئله مهم در این باره، اعتبار این نوع رزرو یا حق شرط است. در معاهدات بین‌المللی حمل و نقل شرط اعتبار رزرواسیون، «موجه بودن» آن اعلام شده است، از جمله در قواعد لاهه ۱۹۲۴، که براساس بند ۳ ماده ۳ آن، «... متصدی حمل ... ملزم نیست که در بارنامه دریایی، علائم، تعداد، مقدار، یا وزنی را قید نماید که صحت آنها، به جهت موجه، مشکوک بوده، یا وسیله مناسب، برای رسیدگی به صحت آنها را در اختیار نداشته باشد». در ظاهر امر به نظر می‌رسد که حمل بار در کانتینر مصداق بارز نداشتن وسیله مناسب برای راستی‌آزمایی مندرجات بارنامه است. (Clarke, 2009: 67)، لیکن به اعتقاد برخی حقوقدانان باید میان حمل از نوع LCL و FCL تمیز داده شود؛ به این صورت که اگر حمل از قسم دوم باشد، با توجه به اینکه کانتینر تکمیل شده در اختیار متصدی حمل قرار می‌گیرد، رزرو/اس تی سی موجه به نظر می‌رسد، چون متصدی حمل ابزار متعارف برای بررسی مندرجات بارنامه در مورد محتوای کانتینر را در اختیار ندارد. اما اگر حمل از قسم نخست (LCL) باشد، چون بارهای متعلق به مالکان متعدد توسط خود متصدی حمل (با فرض اینکه فورواردر که عملیات گروپاژ را انجام می‌دهد اصیل و متصدی حمل تلقی شود) جمع‌آوری و در آن بارگیری شده است، چنین ادعایی گزاف به نظر می‌رسد (Bonassies et Scapel, 2007: 624).

در یک رویکرد متفاوت، برخی ا محاکم فرانسوی پلمپ بودن کانتینر را مانعی برای بررسی متصدی حمل ندانسته و چنین شرطی را در هر حال غیرموجه دانسته‌اند (Rouen, 29 juin 1989,)

1. pure through BL
2. successive carriers
3. claused BL
4. said to contain/STC

DMF 1991, 63). مطابق این نظر، متصدی حمل از حق بازرسی و بررسی محتوای بار برخوردار است و مهر و موم بودن کانتینر از نظر حقوقی مانعی در راستای اعمال این حق نیست، بلکه او قادر است با فک مهر و موم و باز کردن کانتینر، محتوای آن را بررسی کند. به همین دلیل در حقوق فرانسه، به حق شرط / اس تی سی از آن جهت که بدون بررسی درج می‌شود، نوعی رزرو استیل^۱ اطلاق کرده و آن را غیرمعتبر می‌شناسند (Rouen, 29 juin 1989, DMF 1991, 63). در حقوق ایران نیز به نظر می‌رسد با وجود لزوم موجه بودن رزرو براساس جزء «ج» بند ۳ ماده ۵۴ قانون دریایی، زمانی که بار در کانتینر به صورت پلمپ شده تحویل متصدی حمل می‌شود، شرط بنایی طرفین قرارداد حمل، باز نشدن پلمپ مگر در شرایط استثنایی از قبیل ظن به خطرناک بودن کالای موجود در کانتینر یا نقض مقررات مرتبط با نظم عمومی است و از این رو، رزرو / اس تی سی به دلیل توافق بنایی طرفین بر باز نکردن کانتینر موجه به‌شمار می‌رود. چنین تفسیری با اصل سرعت در حمل تجاری کالا و تأمین کارایی اقتصادی قرارداد حمل نیز سازگار است.

۷. نتیجه‌گیری

با توجه به آثار انقلاب کانتینر که در این نوشتار اشاره شد، این نتیجه به‌دست می‌آید که کانتینر جدا از دستاوردهای اقتصادی انکارناپذیر مانند کاهش هزینه حمل، افزایش سرعت حمل و ارتقای ایمنی و امنیت حمل که برای تمام افراد ذی‌نفع به ارمغان آورد، بهترین دست‌مایه و ابزار حقوقی را برای مالکان کشتی‌ها و دیگر وسایل حمل فراهم ساخت تا از تعهدات قراردادی و تبعاً مسئولیت خود در مقابل صاحبان بار بکاهند. علت آن بود که متصدیان حمل با جعبه سرپوشیده و در بسته‌ای مواجه بودند که تنها مکلف به حمل آن جعبه از مبدأ به مقصد و تحویل محتویات آن به یک ذی‌نفع (صاحب بار یا فورواردر) بودند، بی‌آنکه تکلیفی به کشف ماهیت بار موجود در آن جعبه یا احراز صاحب یا صاحبان آن بارها باشند.

در حقیقت، این جعبه که جایگزین بخشی از بدنه کشتی شده، سبب شده است تا متصدی حمل مسئولیت خود را به ازای هر کانتینر و نه به ازای بسته‌های موجود در یک کانتینر محدود سازد؛ اگر بارهای افراد متعددی در یک کانتینر توسط فورواردر جمع‌آوری و بارگیری شده باشد، مالک کشتی صرفاً برای فورواردر که کانتینر را به او تحویل داده است، بارنامه صادر می‌کند و خود را نه در مقابل صاحبان کالای متعدد، بلکه در مقابل فورواردر متعهد به تحویل کالا می‌داند؛ اگر سلول‌های کشتی کانتینر بر توسط شخصی چارتر شده باشد، همان چارترکننده در مقابل صاحب کالا متصدی حمل محسوب می‌شود و صاحب کالا نمی‌تواند اجرای تعهدات

ناشی از بارنامه را از مالک کشتی بخواهد؛ اگر میزان یا تعداد بار تحویل شده در مقصد از میزان اعلامی در بارنامه کمتر باشد، این کسری متوجه متصدی حمل نیست و گیرنده باید به فرستنده مراجعه کند؛ اگر به بار موجود در کانتینر خسارت وارد شده باشد و بارنامه با شرط اس تی سی (گفته شده که شامل می شود) و به صورت مقید صادر شده باشد، مسئولیتی متوجه متصدی حمل نخواهد بود؛ حتی اگر بارنامه به صورت تمیز صادر شده باشد، تعیین متصدی حمل مسئول از میان متصدیان حمل متوالی و متعدد (به دلیل مجهول بودن زمان ورود خسارت به بار) کار آسانی نخواهد بود. با توجه به اینکه کانتینر روی عرشه کشتی و در کانتینر هم کالا توسط فرستنده چیده می شود، شرط عدم مسئولیت متصدی حمل بابت خسارت وارده به کالای موجود در کانتینر جایز و معتبر خواهد بود.

با وجود ملاحظات مذکور که به طور کلی، از کاهش مسئولیت متصدی حمل در اثر انقلاب کانتینر حکایت دارد، دکترین و محاکم کوشیده اند تا با تمسک به قواعد و روش های تفسیری حقوق حمل و نقل، مانند توجه به تمامی شروط مندرج در بارنامه (برای محسوب کردن کانتینر به عنوان یک بسته یا واحد حمل)، نظریه نمایندگی (در صدور بارنامه های داخلی از سوی فورواردر که سبب مسئولیت مالک کشتی در مقابل صاحبان کالا می شود)، لزوم توجه بودن حق شرط (که سبب بی اعتباری حق شرط اس تی سی در مورد کانتینرها می شود) اصل مسئولیت متصدی حمل از زمان پذیرش کالا (ولو در صورت مداخله فرستنده یا اشخاص دیگر در چیدن بار در کانتینر، از مسئولیت متصدی حمل در این باره نمی کاهد) تعادل قراردادی از دست رفته در اثر انقلاب کانتینر را به این رابطه حقوقی بازگردانند.

منابع

الف) فارسی

۱. اشمیتوف، کلایو ام، (۱۳۷۸). حقوق تجارت بین الملل، ترجمه دکتر بهروز اخلاقی و همکاران، ج ۲، چ اول، تهران: سمت.
۲. جعفری، فیض اله؛ مختاری، مهرناز (۱۳۹۵). «شرایط اعمال تحدید مسئولیت صاحبان کشتی دریاییما (بررسی کنوانسیون تحدید مسئولیت برای دعاوی دریایی) (۱۹۷۶)، مجله حقوقی بین المللی، ش ۵۵، ص ۲۳۳-۲۱۱.
۳. لوینسون، مارک (۱۳۹۷). کانتینر: دنیا را کوچک تر و اقتصاد جهانی را بزرگ تر کرد، ترجمه محسن شفیعی زاده، انتشارات دنیای اقتصاد.

ب) خارجی

4. Angus, David W., (1968). "Legal Implications of the Container Revolution in International Carriage of Goods", *McGill Law Journal*, Vol. 14, pp. 395-429.
5. Bonassies, Pierre et Scapel, Christian, (2007). *Traité de droit Maritime*, 2nd edition, L.G.D.J, Paris.
6. Bonassies, Pierre, (2009). *Le droit du transporteur maritime de conteneurs à l'orée du XXIe siècle*, DMF Paris.
7. Bordahandy, Jean-Pierre, (2005). "Containers: a Conundrum or a concept?" *Journal of International maritime Law*, Vol. 2, pp. 342-371.
8. Brodie, Peter, (2013). *Commercial Shipping Handbook*, second edition, Informal Law.

9. Calamari, J. A. (1977). "Container revolution and the \$500 package limitation conflicting approaches and unrealistic solutions: proposed alternative", *St. John's Law Review*, Vol. 51, pp. 687-716.
10. Cissé, Y. (2004). 'Commissionnaire de transport, le non vessel operating common carrier, le consortium maritime: Sont-ils transporteurs maritimes', *le. Revue Générale de Droit*, Vol. 34, No.3, pp 407-430.
11. Clarke, Malcolm, (2009). *International Carriage of Goods by road, CMR*, 5th edition, New York, Informa Law.
12. Glass, David A., (2012). *Freight Forwarding and Multimodal transport Contracts*, Routledge Taylor & Francis, 2nd edition.
13. Meagen Leary, (2003). "Say What You Mean and Mean What You Say: Edging towards a Workable Container Solution", *Tulane Maritime Law Journal* 28, No. 1, pp. 191-234.
14. Nikaki, Theodora and Soyer, Baris, (2018) *Enhancing Standardization and Legal Certainty through Standard Charterparty Contracts- the NYPE 2015 Eperience*, in *Charterparties: Law, Practice and Emerging Legal Issues*, edited by Baris Soyer and Andrew Tettenborn, Informa law, 1st edition.
15. Nossal, Shane, (1995). "The legal status of freight forwarders' bill of lading", *Hong Kong Law Journal*, Vol. 25, pp. 78-95.
16. Reilly, M. T. (2001). "Identity of the carrier: Issues under slot charters", *Tulane Maritime Law Journal*, Vol. 25, No. 2, pp. 505- 518.
17. Simon, Seymour, (1977). "Container Law: A Recent Reappraisal", *Journal of Maritime Law and Commerce*, vol. 8, no. 4, pp. 489-496.
18. Sharpe, R. and Steiner, M. E. (1983). "The container as customary freight unit: Round two of the container debate", *South Texas Law Journal*, Vol. 24, pp. 513-532.
19. Schmeltzer, Edward & Peavy, Robert A., (1970) "Prospects and Problems of the Container Revolution", *Transportation Law Journal* Vol. 2, No. 2, pp. 263-299.
20. Schramm, Hans-Joachim, (2012). *Freight Forwarder's intermediary Role in Multimodal Transport Chains, A Social Network Approach*, Springer-Verlag, Heidelberg, 1st edition.
21. Tetley, William, (2008). *Marine Cargo Claims*, 4th edition, Vol. 1 Thomson Carswell, Quebec.