

حقوق صاحبان کالا

مؤلف:

قدرت‌علی حشمتیان

(استاد دانشگاه)

انتشارات سردار

۱۳۹۳

سرشناسه	: حشمتیان، قدرتعلی، ۱۳۳۲ -
عنوان و نام پدیدآور	: حقوق صاحبان کالا/ تألیف: قدرتعلی حشمتیان
مشخصات نشر	: تهران: انتشارات سردار، ۱۳۹۳
مشخصات ظاهری	: ۱۶۰ صفحه
شابک	: ۸۵۰۰۰ ریال، 978-600-93482-0-6
وضعیت فهرست نویسی	: فیا
یادداشت	: کتابنامه
موضوع	: حمل و نقل - قوانین و مقررات
موضوع	: بارنامه‌ها
موضوع	: تعهدات بین‌المللی
موضوع	: بیمه باربری
رده‌بندی کنگره	: ۱۳۹۳ ج ۷ ح ۱۵/ک ۴۰۱۵
رده‌بندی دیویی	: ۳۴۳/۰۹۳
شماره کتابشناسی ملی	: ۳۷۳۰۲۳۹



انتشارات سردار

شابک: ۶-۹۳۴۸۲-۶۰۰-۹۷۸

شماره استاندارد بین‌المللی کتاب

نام کتاب:	اصول و قوانین صاحبان کالا
مؤلف:	قدرتعلی حشمتیان
ناظر چاپ:	اعظم گرامی فاتح
ناشر:	سردار
چاپخانه:	سروش
نوبت چاپ:	اول، ۱۳۹۳
حروفچینی و صفحه‌آرایی:	سردار/ گرامی فاتح
تیراژ:	۱۰۰۰ نسخه
شابک:	۶-۹۳۴۸۲-۶۰۰-۹۷۸

قیمت: ۸۵۰۰۰ ریال

پیشگفتار

حقوق، نظامی اجتماعی است به این معنی که دانش حقوق به دنبال نظم و نسق بخشیدن به اجتماع است. حقوق جمع حق است و حق در لغت عبارت است از راست، درست، ضد باطل، «ثابت» واجب، یقین، عدل، کاری که البته واقع شود، نصیب و بهره از چیزی، ملک و مال و یکی از نام‌های خداوند متعال. در اصطلاح علم حقوق، حق توانائی است که حقوق هر کشوری به اشخاص می‌دهد تا از مالی به صورت مستقیم استفاده کنند یا انتقال مال یا انجام کاری را از دیگری بخواهند. این یک معنی از حق است و معنی دیگر آن عبارت است از قدرتی که از طرف قانون به شخص داده شده و به معنی سلطه می‌باشد. حق در این معنی دارای ضمانت اجرا می‌باشد، مثلاً مالکیت اشیاء در تعریف اول و حق رأی در انتخابات در تعریف دوم جای می‌گیرد و لذا وضعیت حقوقی و تکالیف فروشنده و صاحبان کالا و متصدی حمل و نقل نیز در اصطلاح علم حقوق در تعریف اول می‌گنجد حقوق صاحبان کالا و متصدی حمل و نقل نسبت به شرایط مندرج در سند نیز بستگی داشته و قانون حاکم بر قرارداد متضمن آن خواهد بود و در صورت ورود خسارت به کالا، خواهان معمولاً کسی است که دارای عنوان سند مالکیت نسبت به کالا می‌باشد، علیهذا خواه فروشنده کالا و یا گیرنده کالا و یا هر کسی که باشد، با داشتن سند حمل، عنوان مالکیت کالا را بدست آورد.

که تا کنون تفسیرها و شرح‌هایی بر بخشی از حقوق و تکالیف صاحبان کالا نوشته شده است که غالب آنها نیز مفید و سودمند بوده است، لیکن نگارنده، پس از سالها نمایندگی مردم در مجلس شورای اسلامی و تحصیل و تدریس در رشته‌های مدیریت و حقوق، متوجه شدم که تدوین مجموعه‌ای منظم و مختصر و در عین حال پاسخگوی خواسته‌ها و سوالات دانشجویان عزیز در زمینه حقوق و تکالیف صاحبان کالا لازم و ضروری است، لذا بعد از چند سال از دوران نمایندگی‌ام در مجلس

شورای اسلامی، خداوند متعال توفیق نگارش را عنایت فرمود، هرچند که اثری است کوچک و ناچیز، اما امیدوارم که اولاً مورد تایید و قبول خداوند متعال قرار گیرد. ثانیاً مورد توجه خوانندگان گرامی واقع شده و با مطالعه آن بر آگاهی هرچه بیشتر صاحبان کالا و حقوقی که در این راستا در حمل و نقل بین‌المللی دارند افزوده شود.

نوشته حاضر شامل دو فصل است که فصل اول، کلیات و ماهیت قرارداد حمل و نقل و بیان انواع و اقسام آن می‌باشد و فصل دوم نیز در رابطه با شرایط اساسی تکالیف صاحبان کالا در قراردادهای بین‌الملل نگاشته شده است.

در خاتمه می‌دانیم که از اساتید محترم حقوق دانشگاه آزاد اسلامی به ویژه جناب آقایان دکتر علی محمد عسکری، دکتر حسن حیدری که در تدوین این اثر با این حقیر همکاری نموده‌اند صمیمانه تشکر نمایم.

قدرت‌علی حشمتیان

استاد دانشگاه علوم انتظامی

۱۳۹۳/۱۱/۲۲

www.ketab.ir

فهرست مطالب

۱۰	چکیده
۱۱	مقدمه
فصل اول: کلیات	
۱۷	مبحث اول: ماهیت قرارداد حمل و نقل و بیان انواع و اقسام آن
۲۰	گفتار اول: بیان انواع مشترک قراردادهای حمل و نقل کالا
۲۰	بند اول: بیمه نامه سفری
۲۳	بند دوم: بیمه نامه زمانی
۲۳	بند سوم: بیمه نامه شامل ارزش موضوع بیمه
۲۴	بند چهارم: بیمه نامه فاقد ارزش موضوع بیمه
۲۴	بند پنجم: بیمه نامه مختلط
۲۴	بند ششم: بیمه نامه شناور
۲۵	بند هفتم: بیمه کالا
۲۵	بند هشتم: بیمه مسئولیت
۲۶	بند نهم: بیمه نامه عمومی (متغیر)
۲۸	گفتار دوم: حمل و نقل و مقررات حاکم بر آن
۲۸	بند اول: حمل هوایی
۲۹	بند دوم: حمل و نقل ریلی
۲۹	بند سوم: حمل و نقل جاده‌ای
۲۹	بند چهارم: حمل و نقل دریایی
۳۰	بند پنجم: حمل و نقل مرکب
۳۲	مبحث دوم: مسئولیت در حقوق داخلی
۳۲	گفتار اول: بیان مفهوم لغوی و اصطلاحی مبنا و مسئولیت در حمل و نقل
۳۵	گفتار دوم: حمل و نقل زمینی و مرکب در حقوق داخلی
۳۶	بند اول: حمل و نقل جاده‌ای
۴۱	بند دوم: حمل و نقل ریلی
۴۸	مبحث سوم: طرق جبران خسارت
۴۹	گفتار سوم: جبران خسارت قراردادی

فصل دوم. شرایط اساسی تکالیف صاحبان کالا در قراردادهای بین المللی

- مبحث اول: شرایط اساسی صحت عقد بیمه قرارداد کالا ۵۴
- گفتار اول: قصد و رضای طرفین ۵۶
- گفتار دوم: اهلیت ۶۱
- گفتار سوم: موضوع معین مورد معامله ۶۵
- گفتار چهارم: مشروعیت جهت معامله ۶۷
- مبحث دوم: عناصر، شرایط عام و خاص قرارداد حمل و نقل بیمه ۶۸
- گفتار اول: بیان شرایط عام حمل نقل ۶۸
- بند اول: شرایط عمومی ۶۸
- بند دوم: شرایط خصوصی ۶۸
- بند سوم: شرایط پیوست ۶۹
- بند چهارم: بیمه دریایی نوعی تعهد به نفع ثالث ۶۹
- گفتار دوم: بیان شرایط خاص حمل نقل ۷۰
- بند اول: بارنامه‌ی دریایی و اهمیت آن ۷۰
- بند دوم: آثار حقوقی بارنامه دریایی ۷۱
- بند سوم: انتقال بارنامه دریایی ۷۲
- بند چهارم: مرور زمان بارنامه دریایی ۷۳
- مبحث سوم: موضوع قراردادهای بیمه حمل و نقل ۷۳
- گفتار اول: خطرات واجد قابلیت بیمه پذیری ۷۳
- بند اول: خطرات بیمه شده بدون نیاز به تصریح در بیمه نامه ۷۳
- بند دوم: خطرات بیمه شده نیازمند تصریح در بیمه نامه ۷۵
- گفتار دوم: محدوده مکان و زمان خطر ۷۶
- بند اول: محدوده مکان خطر ۷۶
- بند دوم: محدوده زمان خطر ۷۷
- مبحث چهارم: خصوصیات و ارکان قراردادهای حمل و نقل بیمه دریایی ۷۸
- گفتار اول: خصوصیات قراردادهای حمل و نقل بیمه دریایی ۷۹
- بند اول: قرارداد بیمه حمل و نقل دریایی، عملی تجاری است ۷۹
- بند دوم: قرارداد بیمه حمل و نقل دریایی، جنبه استمراری دارد ۷۹
- بند سوم: بیمه حمل و نقل دریایی، تابع اصل غرامت است ۷۹
- گفتار دوم: ارکان قراردادهای حمل و نقل بیمه دریایی ۸۰
- بند اول: انشاء عقد بیمه ۸۰
- بند دوم: متعاقدين ۸۲
- مبحث پنجم: شرایط انستیتوی بیمه‌گران (کالا) شرایط (A,B,C) ۸۳
- گفتار اول: شرایط و ضوابط موسوم به A ۸۷
- گفتار دوم: شرایط و ضوابط موسوم به B ۸۷

۸۷	گفتار سوم: شرایط و ضوابط موسوم به C
۸۸	مبحث ششم: خصوصیات قرارداد بیمه حمل و نقل کالا
۹۰	گفتار اول: اصل جبران خسارت
۹۲	گفتار دوم: نحوه صدور بیمه نامه
۹۴	گفتار سوم: تاریخ انعقاد قرارداد
۹۵	گفتار چهارم: وسیله حمل و نقل کالا
۹۶	گفتار پنجم: سرمایه، ارزش و نرخ بیمه حمل و نقل کالا

فصل سوم: اصول و مقررات حاکم بر تکالیف صاحبان کالا در قراردادهای حمل و نقل

۱۰۱	مبحث اول: اصول حاکم بر قراردادهای بیمه حمل و نقل
۱۰۱	گفتار اول: اصل حسن نیت در قراردادهای
۱۰۶	بند اول: دیدگاه منفی در پذیرش اصل حسن نیت
۱۰۶	بند دوم: دیدگاه مثبت در پذیرش اصل حسن نیت
۱۰۷	بند سوم: پذیرش حسن نیت انعقاد قرارداد در بین الملل
۱۰۸	بند چهارم: حسن نیت در انعقاد قرارداد در حقوق ایران
۱۱۱	بند پنجم: اصل حسن نیت در رابطه با بیمه گذار
۱۱۱	بند ششم: اصل حسن نیت در رابطه با بیمه گر
۱۱۱	بند هفتم: اصل حسن نیت از لحاظ ضمانت اجرا
۱۱۲	بند هشتم: وظایف بیمه گر
۱۱۳	گفتار دوم: اصل جانشینی در قراردادهای بیمه
۱۱۴	گفتار سوم: اصل جبران خسارت و تعهدات بیمه گر در قراردادهای بیمه
۱۱۵	بند اول: آثار ناشی از عدم جبران خسارت
۱۱۵	بند دوم: شرایط جبران خسارت
۱۱۸	بند سوم: انواع خسارت
۱۲۰	گفتار چهارم: اصل اتکایی در قراردادهای بیمه دریایی
۱۲۰	گفتار پنجم: اصل نفع پذیری در قراردادهای بیمه دریایی
۱۲۲	مبحث دوم: مسئولیت های متصدی باربری در قراردادهای بیمه حمل و نقل
۱۲۴	گفتار اول: تعهدات متصدی در قراردادهای حمل و نقل
۱۲۵	گفتار دوم: علل قانونی رد مسئولیت متصدی حمل و نقل
۱۳۸	گفتار سوم: مسئولیت متصدی حمل و نقل و تقصیر آن در اداره کشتی
۱۴۵	نتیجه گیری
۱۵۱	مآخذ

چکیده

وضعیت حقوقی و تکالیف فروشنده و صاحب کالا و متصدی حمل و نقل نسبت به هم به شرایط مندرج در سند و قانون حاکم بر قرارداد بستگی دارد و در صورت ورود خسارت به کالا خواهان، معمولاً کسی است که دارای عنوان سند مالکیت نسبت به کالا می باشد علیهذا خواه فروشنده کالا و یا گیرنده کالا و یا هر کسی باشد با داشتن سند حمل، عنوان مالکیت کالا را به دست آورد. در قرارداد بیمه حمل و نقل، طرفین این قرارداد عبارتند از بیمه گذار که صاحب کالا تلقی می گردد و بیمه گری که براساس قوانین و مقررات موضوعه دارای اهلیت عملیات بیمه گری می باشد. از دیدگاه حقوقی این قرارداد متکی بر اصول حقوقی فرمانروا بر همه قراردادهای است. ولی افزون بر آن، این قرارداد از لحاظ تکالیف طرفین در مقابل هم، ضمانت اجرای عدم انجام این تکالیف و اثر آنها، با قواعد عمومی حاکم بر سایر قراردادهای متفاوت می باشد. با توجه به اینکه قسمت اعظمی از مباحث حقوقی بیمه دریایی، هوایی زمینی به حقوق وابسته است، مال یا موضوعی که تحت پوشش صاحبان کالا قرار می گیرد و خسارات ناشی از خطرات، تحت عنوان مشترک، مورد بیمه قرار می گیرد که عبارتند از: کالا، کشتی و ... که در این پایان نامه شرایط و مواردی با توجه به مسایل بیمه ای مورد بررسی قرار می گیرند که شرایطی مانند: محتمل الوقوع بودن، پراکندگی، کثیرالوقوع بودن، غیر متظره و تصادفی بودن و تشابه و یکنواختی خطرهای بیمه شده جزو شرایط ذاتی و مشترک آنها می باشد و شرایطی مانند معلوم و مشخص بودن، در معرض خطر قراردادن و مشروع بودن جزو شرایط شکلی آنها می باشد.

مقدمه

حمل و نقل یکی از ارکان اصلی اقتصاد، رفاه اجتماعی، امنیت، حاکمیت و سیاست است. از بین انواع روشهای حمل و نقل، حمل و نقل دریایی و هوایی از اهمیت زیادی برخوردار است. توجه بیشتر به این بخش در قلمرو بین المللی، ساز و کارهای حقوقی آن را در سطح جهانی می طلبد. یکی از این سازوکارهای حقوقی تنظیم کنوانسیونهای بین المللی است.

با عنایت به اینکه حمل و نقل بین المللی یکی از ارکان و اساسی ترین رکن تجارت بین المللی است که در توسعه تجارت خارجی کشورها نقش مهمی را ایفا می کند، لذا توجه به حقوق صاحبان کالا در رابطه با مرزها، پرداخت وجه در مقابل اسناد معتبر، سرعت عمل در رسانیدن کالا از تولید کنندگان و یا صادر کننده به مبادی ورودی کشورها از اهمیت ویژه ای برخوردار خواهد بود. از آنجائی که قواعد و مقررات مربوط به حمل و نقل و استفاده تجاری از راههای ارتباطی دریائی، هوائی، زمینی یکی از مباحث حقوقی مدنظر است، لذا جایگاه حقوق حمل و نقل بین المللی در تقسیم بندی حقوقی به چند مورد متقسم شده که ارتباط حقوق حمل و نقل بین المللی را با حقوق کشورها رقم می زند، جایگاه حقوق حمل و نقل بین المللی بخشی از حقوق تجاری کشورها بوده و به استناد قانون تجارت می توان آن را از مصادیق بارز فعالیت های تجاری ذاتی نیز دانست و ابزار کلی تجارت بین کشورها به شمار آورد. با تصویب قانون تجارت از یک طرف در کشورها و با تصویب قوانین دریائی، هوائی و زمینی از سوی دیگر، بحث حقوق و تکالیف صاحبان کالا در حمل و نقل بین المللی را از اهمیت ویژه تری برخوردار نموده است. حمل و نقل که در

توسعه تجارت خارجی کشورها نقش مهمی را ایفا می‌کند و به لحاظ نیازهای اقتصادی کشورها، خودبخود اثر مهمی نیز بر روی سیاست خارجی دول مختلف دارد و لذا باید گفت:

۱. از دیدگاه کلان اقتصادی، حمل و نقل از امور زیربنایی و یکی از اجزاء مهم چرخه تولید و مصرف است.
 ۲. حمل و نقل در فرآیند رشد و توسعه اقتصادی نقش بسیار مهم و تأثیرگذار داشته، ضمن آنکه خود نیز از فرآیند رشد و توسعه اقتصادی تأثیر پذیر است.
 ۳. توجه به حقوق صاحبان کالا در کشورها، باعث تقویت صادرات و واردات بین‌المللی بوده و مبادلات تجاری و در نهایت تقویت ارتباط سیاسی کشورها را در پی خواهد داشت.
 ۴. بهبود حمل و نقل در هر کشوری می‌تواند عاملی در کاهش تنش‌های سیاسی، کشور مزبور با دول دیگر شود.
 ۵. اگر به مزایای ناشی از گسترش شبکه حمل و نقل جهانی توجه شود، مشخص می‌گردد که مزایا و منافع زیادی را برای بهبود روابط دول مختلف، رقم خواهد زد. برای نیل به موارد فوق‌الذکر توجه به حقوق و تکالیف صاحبان کالا در حمل و نقل بین‌المللی مدنظر است.
- نقش حمل و نقل دریایی و هوایی در اقتصاد کشورهایی که از نعمت دسترسی به دریا و فضا بهره‌مند هستند از جمله ایران، با توجه به اینکه بیش از ۹۰٪ تجارت خارجی ایران از این طریق صورت می‌گیرد، مهم بوده و نیازمند توضیح زیاد نیست. قواعد حاکم بر این نوع حمل و نقل، برای اولین بار تحت عنوان قواعد لاهه در سال ۱۹۲۴ در شهر بروکسل به تصویب رسید. در تاریخ حمل و نقل، تصویب این معاهده نقطه عطفی در خاتمه بخشیدن به اجحافات است که از طرف متصدیان حمل و نقل به صاحبان کالا وارد می‌شد. پیش از این متصدیان حمل و نقل در رسانیدن سالم کالا به مقصد به شکل‌های مختلف از خود سلب مسئولیت می‌نمودند. از اقتضای این معاهده همین بس که به موجب آن برای اولین بار نه تنها سلب مسئولیت متصدی در انجام وظیفه خود که حفظ و نگهداری و رسانیدن سالم کالا به مقصد است، منتفی اعلام شد، بلکه موارد عدم مسئولیت او نیز به طور معین مشخص گردید. استقبال کم نظیر کشورها از این معاهده موجب شد که طی چندین دهه، این قواعد در زمینه

حمل و نقل دریایی حاکم مطلق شود. برخی از کشورها با تصویب و الحاق به معاهده لاهه و بعضی دیگر با وضع قانون مطابق معاهده و پاره‌ای دیگر مثل ایران به هر دو طریق^۱ از آن بهره‌مند شدند.

با توجه به تحولاتی که بر اثر پیشرفت‌های فنی در ابعاد گوناگون در زمینه حمل و نقل دریایی، هوایی و حتی جاده‌ای طی چند دهه اخیر صورت گرفت، دیگر قواعد لاهه، قواعد مناسبی در پاسخگویی به مسایل و مشکلات ناشی از حمل و نقل کالا نبود؛ بنابراین تصمیم بر اصلاح این قواعد گرفته شد که نتیجه آن تحت عنوان پروتکل لاهه ویزی در فوریه ۱۹۶۸ به تصویب رسید. از طریق این اصلاحیه، تغییراتی محدود در معاهده لاهه صورت گرفت. از جمله اینکه واحد حمل بر اساس بسته و وزن تصحیح گردید، و کانتینر، پالت و وسایل مشابه آن به عنوان واحد حمل تلقی شدند، اما در اصل مطلب یعنی در زمینه مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی تغییری داده نشد و علت عدم استیصال گسترده کشورها^۲ از این پروتکل، همین امر، یعنی برطرف نکردن انتظار عمومی در ایجاد تغییرات اساسی در رابطه با قواعد مسئولیت بود؛ به عبارتی دیگر، قواعد لاهه که در زمینه مسئولیت دارای استثنائات متعددی است، از این پس با توجه به داده‌های فنی حفظ آنها قابل توجیه نبود، اما پروتکل اصلاحی آنها را حفظ کرد. به عنوان مثال می‌توان از عدم مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی در صورت آتش سوزی و یا ارتکاب تقصیر در امر دریانوری و اداره کشتی و یا عدم مسئولیت او در حمل حیوانات ولدم نام برد. نارضایتی از قواعد لاهه و پروتکل اصلاحی آن موجب گردید تا کنفرانس تجارت و توسعه سازمان ملل متحد پس از بررسی‌های طولانی و نشست‌های متعدد در سال ۱۹۷۸ دو گردهمایی خود در شهر هامبورگ آلمان، قواعد تازه‌ای در زمینه حمل و نقل به تصویب رساند که به قواعد هامبورگ معروفیت دارد.

در قواعد هامبورگ با حفظ آورده‌های قواعد لاهه و پروتکل اصلاحی نظیر تأیید سیستم واحد وزنی (بسته و وزن) علاوه بر اینکه قاعده مسئولیت با حذف استثنائات دستخوش تغییر شد، مدت و سقف آن نیز تغییر پیدا کرد. بدین وسیله بسیاری از

۱. ایران در سال ۱۳۴۴ (۱۹۶۶ میلادی) به معاهده لاهه ملحق شده است، و در شهریور ماه ۱۳۴۳ اقدام به وضع قانون دریایی کرده است که این قانون با اندکی تغییر، ترجمه همان معاهده است.

۲. ایران به این پروتکل ملحق نشده است.

خلاها و نارسایی های قواعد لاهه از جمله فقدان مسئولیت متصدی در صورت تأخیر در تحویل برطرف گردید.

علیرغم برخی اظهارات افراطی و شتابزده نسبت به این قواعد نظیر «قواعد هامبورگ یا انقلاب در حمل و نقل دریایی»، به نظر می رسد که قواعد مزبور چیزی بیش از روزآمد کردن قواعد لاهه نباشد. مع هذا، با وجود اینکه بیش از دو دهه از زمان تصویب آن می گذرد، و با وجود حمایت قاطع کشورهای جهان سوم معروف به گروه ۷۷ از قواعد مزبور، هنوز موفق به جایگزین شدن قواعد لاهه در جرگه بین المللی نشده است. در ادامه به تبیین احکام و مفاهیم مختلف که بعضاً خاص این شاخه از حقوق است و محدود مسئولیت بیمه گران در جبران خسارت خواهیم پرداخت.

ساختار کتاب

این کتاب در سه فصل انجام شده که عبارت است از:

فصل اول: کلیات؛

فصل دوم: شرایط اساسی تکالیف صاحبان کالا در قراردادهای بین المللی؛

فصل سوم: اصول و مقررات حاکم بر تکالیف صاحبان کالا در قراردادهای حمل و نقل.