

مسئولیت نماینده تجاری متصدیان حمل در مقابل صاحب کالا؛

نقد رای وحدت رویه شماره ۲۹ دیوان عالی کشور (۱۳۶۳/۱۰/۰۷)

مجتبی اشراقی آرانی^۱

چکیده

بسیاری از خدمات قراردادی و اداری متصدیان حمل بویژه در حوزه حمل و نقل دریایی توسط نمایندگان تجاری آنها ارائه می‌شود به گونه‌ای که در غالب موارد، تجار بویژه فرستندگان کالا، فقط با نماینده سروکار دارند و اساساً با متصدی حمل یا مالک کشتی ارتباط نمی‌گیرند. این موضوع به خصوص زمانی که عملیات حمل توسط یک شرکت حمل و نقل خارجی صورت می‌گیرد برجسته تر است. لیکن پس از ورود خسارت به بار یا نقض تعهدات متصدی حمل به هر دلیل، نماینده تجاری از مصونیت ناشی از «اصل عدم مسئولیت نماینده بابت اقدامات اصیل» بهره مند می‌شود و در همین راستا، هیات عمومی دیوان عالی کشور در رای وحدت رویه شماره ۲۹ - ۱۳۶۳/۱۰/۷ دعوای فرستنده علیه نماینده تجارتی متصدی حمل را غیرقابل استماع دانسته است. این در حالی است که رای مزبور بدون توجه به ایفای نقش تصدی گری قراردادی از سوی برخی نمایندگان تجاری صادره شده و از سوی دیگر، در خصوص متصدیان حمل خارجی، تجار را ملزم به مراجعه به شرکت‌های حمل و نقل خارجی قرار می‌دهد که هیچ اموال یا دارایی در ایران ندارند و به این طریق بسیاری از خسارات بحری تجار جبران نشده باقی می‌ماند.

کلیدواژه‌ها: متصدی حمل، نماینده تجارتی، مسئولیت، رای وحدت رویه، شماره ۲۹، هیات عمومی، دیوان عالی

۱. استادیار گروه حقوق خصوصی، دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران Email: mojtabaeshraghi@ut.ac.ir

رای شماره ۲۹ - ۱۳۶۳/۸/۲۸ هیات عمومی دیوان عالی کشور^۱

خلاصه گزارش پرونده

شرکت سهامی بیمه ایران به قائم مقامی از بیمه گذار دعوایی به طرفیت نمایندگان تجارتی متصدیان حمل و نقل به خواسته مطالبه خساراتی که به صاحبان کالا پرداخته در دادگاه عمومی تهران اقامه کرده است. در این دعوا که محموله کسر تخلیه (تلف جزئی)^۲ داشته یا به کالا خسارت (آواری)^۳ وارد شده است شرکت بیمه ایران با استناد به ماده ۴۱ آیین نامه قانون امور گمرکی و بند ۶ از ماده ۵۴ قانون دریایی خود را محق به دریافت خسارات از خوانده می دانسته است و نمایندگی خوانده نیز مورد قبول خواهان بوده است. اما شعب پانزدهم و هفدهم دادگاه دعوا را متوجه خوانده ندانسته و قرار عدم استماع دعوا را صادر کرده اند؛ با این استدلال که ماده ۴۱ آیین نامه امور گمرکی ناظر به وظایف صاحبان یا فرماندهان کشتی از لحاظ تسلیم اظهارنامه و مانیفیست و تحویل کالا و غیره بوده که امکان دارد این وظایف را نمایندگی کشتیرانی انجام دهد که بر عهده فرماندهان و یا صاحبان کشتی محول بوده است و همان طور که صاحبان و فرماندهان کشتی مسئول کسر تخلیه در قبال صاحب کالا نیستند به طریق اولی نماینده مؤسسه هم مسئولیتی در قبال صاحب کالا نداشته و نخواهد داشت و بند ۶ از ماده ۵۴ قانون دریایی هم ناظر به مدت زمان نقل مکان بار و تسلیم آن به صاحب کالا است و دلالتی بر توجه مسئولیت نماینده به پرداخت خسارات ندارد.

ولی شعبه دوم دادگاه دعوا را ثابت دانسته و رأی بر محکومیت خوانده صادر کرده است با این استدلال که خوانده با قبول سمت نمایندگی از طرف متصدی حمل و نقل کسر ۸ کارتن از کالای موضوع بیمه نامه به موجب صورت مجلس مورخ ۶۱. ۱. ۱۵ که ممضی به امضای مأموران بند اعم از بار شمار اسکله و بار شمار انبار و انباردار و متصدی تحویل کالا و نماینده شرکت کشتیرانی است محرز و مسلم است و نیز پرداخت مبلغ ۳۷۰۱۴۳ ریال از طرف بیمه گر بابت خسارت وارد شده در وجه بیمه گذار به موجب حواله شماره ۱۶ ح ۸ - ۶۱. ۲. ۷ محل تردید

۱. روزنامه رسمی شماره ۱۱۶۲۸ - ۶۳/۱۱/۴

2. Partial loss/ shortage

3. damage/avarie

نیست و با عنایت به ماده ۳۰ قانون بیمه و تبصره ۲ ماده ۲۸ و ماده ۴۱ آیین نامه امور اجرایی قانون گمرک، خواننده به نمایندگی از طرف متصدی حمل و نقل و موسسه کشتیرانی مسؤول جبران خسارت می باشد. در رسیدگی فرجامی شعب سیزدهم و هجدهم دیوان عالی کشور آراء دادگاهها مبنی بر عدم استماع دعوا و شعبه هفدهم دیوان عالی کشور رأی دادگاه بر محکومیت نماینده تجارتی متصدی حمل و نقل را ابرام کرده اند. موضوع در هیات عمومی دیوان عالی کشور طرح شده و اکثریت چنین رأی داده اند:

«با توجه به ماده ۳۸۶ قانون تجارت که در صورت تلف یا گم شدن مال التجاره متصدی حمل و نقل را جز در مواردی که مستثنی شده مسؤول قیمت کالا و ماده ۳۸۷ آن قانون نامبرده را در مورد خسارات ناشیه از تاخیر تسلیم یا نقص یا خسارات بحری (آواری) مال التجاره، در حدود ماده قبل مسؤول شناخته و این که در پرونده های مطروحه به جای آن که شرکت سهامی بیمه ایران به قائم مقامی از بیمه گذار دعوا خود را بابت مطالبه خساراتی که به صاحب کالا پرداخته علیه متصدی حمل و نقل اقامه کند علیه نماینده تجارتی متصدی حمل و نقل که مسؤولیت و تعهد نماینده به موجب اسناد و مدارک پرونده ثابت و مسلم نشده طرح کرده است، فلذا استماع دعوا به کیفیت مرقوم مجوز نداشته است، بدیهی است در صورتی که بر دادگاه معلوم و محرز شود که نماینده تجارتی متصدی حمل و نقل دارای اختیارات و تعهداتی بوده که او را مسؤول کرده و می تواند طرف دعوا مطالبه خسارات قرار گیرد قبول دعوا به طرفیت او بلا اشکال است و در این زمینه آراء شعب سیزدهم و هجدهم دیوان عالی کشور که متضمن این معنی است موافق موازین تشخیص و نتیجتاً مورد تایید است. این رأی بر طبق قانون مربوط به وحدت رویه قضائی مصوب هفتم تیر ماه ۱۳۲۸ برای شعب دیوان عالی کشور و دادگاهها لازم الاتباع است.»

مقدمه:

نمایندگان تجاری حمل و نقل یکی از مه‌مترین واسطه‌های حمل و نقل دریایی را تشکیل می‌دهند که یک یا چند خط کشتیرانی یا مالک یا بهره‌بردار کشتی را نمایندگی می‌کنند. بر اساس بند ۲ ماده یک «آیین‌نامه صدور مجوز و نحوه فعالیت شرکتهای نمایندگی کشتیرانی مورخ ۱۳۹۱/۴/۶ شورای عالی هماهنگی ترابری کشوری»، شرکت نمایندگی کشتیرانی، «شخص حقوقی ایرانی دارای مجوز فعالیت از سازمان است که از طرف مالک کشتی یا خطوط کشتیرانی یا اجاره‌کننده یا هر شخصی که مجاز به اداره و بهره‌برداری کلی یا جزئی از کشتی است که مکلف به انجام وظایف و مسؤولیتهای مندرج در ماده دوم و سوم باشد و از این پس به اختصار شرکت نامیده می‌شود». بنابراین، هر کسی که بهره‌برداری کشتی را عهده‌دار است خواه خودش مالک کشتی باشد یا مستاجر کل یا بخشی از آن، می‌تواند به اشخاص دیگر برای اجرای وظایف خود از جمله انعقاد قرارداد حمل نمایندگی اعطا کند. بویژه، خطوط کشتیرانی که در قالب یک برنامه منظم میان بنادر معین رفت و آمد دارند، معمولاً کلیه امور خود از جمله فروش فضای بار، صدور بارنامه و ترتیبات ورود و خروج از بندر را به نماینده کشتیرانی واگذار می‌کنند و صاحبان بار به این نماینده‌ها مراجعه می‌کنند. مهم‌ترین نقش این واسطه‌های حمل آن است که از طرف فرمانده کشتی، بارنامه را صادر و امضا می‌کنند و به موجب این کارکرد، در صنعت کشتیرانی به طور معمول، نماینده خط کشتیرانی^۱ را از «نماینده بندر»^۲ یا «نماینده کشتی»^۳ متمایز می‌کنند.^۴ در حقیقت، نماینده بندر یا کشتی صرفاً هماهنگ‌کننده امور اداری و بندری کشتی در یک بندر معین است اما نماینده خط کشتیرانی که همانا نماینده متصدی حمل است رابطه حقوقی میان متصدی حمل و صاحب کالا را خلق می‌کند که مهم‌ترین تجلی آن را در صدور بارنامه می‌توان ملاحظه کرد؛ زیرا بارنامه دلیل انعقاد قرارداد حمل و شرایط آن است و مفاد آن علیه متصدی حمل دلیل محسوب می‌شود.

1. shipping agent

2. port agent

3. ship agent

4. Hans-Joachim Schramm, Freight Forwarder's Intermediary Role in Multimodal Transport Chains, Physica-Verlag, Heidelberg, 2012, p. 24.

رای وحدت رویه شماره ۲۹ هیأت عمومی دیوان عالی کشور به مسؤولیت این قسم از واسطه‌های حمل پرداخته و با نفی اصولی این مسؤولیت، دعوا علیه نماینده متصدی حمل را غیر قابل استماع دانسته است. با تامل در مفاد رای وحدت رویه چند موضوع قابل نقد و بررسی است: نخست، مستندات قانونی مورد استناد در این رای صرفاً مواد ۳۸۶ و ۳۸۷ قانون تجارت است که شرایط مسؤولیت متصدی حمل را بیان می‌کند در حالی که در پرونده‌های منتهی به رای وحدت رویه، به مواد مختلفی از قوانین گوناگون استناد شده که در اسباب مواجهه رای مغفول مانده و می‌توانست نتیجه را کاملاً دگرگون سازد. دوم، به عنوان استثنا بر قاعده کلی، در شرایطی مسؤولیت نماینده پذیرفته شده که نماینده اختیارات و وظایفی داشته که او را مسؤول می‌کرده است اما ماهیت این «وظایف و اختیارات» مبهم بوده و در رای تبیین نشده است. سوم، مصداق فراوان استناد به این رای در پرونده‌های دادگستری مربوط به فرضی است که نماینده، نمایندگی خود را افشا نمی‌کند و ظاهراً به عنوان اصیل قرارداد حمل منعقد می‌کند. آیا چنین اشخاصی می‌توانند به استناد این رای خود را از مسؤولیت معاف بدانند؟ چهارمین نکته به تحولات قانونی بعد از رای وحدت رویه مربوط می‌شود که در خصوص نمایندگی شرکتهای خارجی حکم به مسؤولیت نماینده داده‌اند و باید وضعیت کنونی رای وحدت رویه در خصوص این نوع نمایندگان تبیین شود.

ایراد به مستندات قانونی رای وحدت رویه

اگرچه مطابق قواعد عمومی تعهدات، نماینده طرف قرارداد به شمار نمی‌رود و بنابراین مسؤولیتی برای اجرای تعهدات ناشی از قراردادی که منعقد کرده ندارد،^۱ اما مبانی استدلال رای وحدت رویه بر مواد دیگری بنا نهاده شده است: همان‌طور که ملاحظه می‌شود، در این رای چنین استدلال شده است که مواد ۳۸۶ و ۳۸۷ قانون تجارت بر مسؤولیت متصدی حمل بابت ورود هر گونه خسارت به کالا تصریح کرده است پس چون مسؤولیت نماینده تجاری متصدی حمل مورد حکم صریح قانون گذار قرار نگرفته است لذا طرح دعوا علیه نماینده تجاری متصدی حمل قابلیت استماع ندارد!

1. F. Terré, Ph. Simler and Y. Lequette, Droit civil. Les obligations, Paris, Dalloz, 2009 (10th Ed.), n° 180 at p. 187.

چنین استدلالی با این ایراد همراه است که قانونگذار در قانون تجارت صرفاً در مقام بیان مسئولیت متصدی حمل بوده و اساساً توجهی به مسئولیت دیگر اشخاص نداشته است لذا حکم به مسئولیت متصدی حمل ملازمه با نفی مسئولیت سایر اشخاص از جمله نماینده تجاری او ندارد. افزون بر این، در مواد ۳۸۶ و ۳۸۷ مقصود قانونگذار، صرفاً ایجاد نوعی مبنای مسئولیت مبتنی بر فرض مسئولیت برای متصدی حمل بوده است.^۱ وانگهی هیات عمومی دیوان عالی تنها به مواد ۳۸۶ و ۳۸۷ قانون تجارت توجه داشته است در حالی که توجه به مفاد ماده ۳۸۸ قانون تجارت، می‌توانست قضات عالی را به مسئولیت نماینده متصدی حمل در مواردی سوق دهد که او بدون تصریح به نمایندگی خود قرارداد منعقد می‌کند؛ زیرا او است که قرارداد حمل را منعقد کرده و سپس عملیات حمل را به شخص دیگری واگذار کرده است و باید پس از جبران خسارت وارده به مباشر حمل رجوع کند.

نقد دیگری که به نحوه استدلال هیات عمومی دیوان عالی کشور در رای فوق وارد است، عدم توجه به مستند قانونی مورد اتکای قائلان به مسئولیت نماینده است؛ در حقیقت، در حالی که یکی از مستندات اساسی در تمام پرونده‌های منتهی به رای وحدت رویه هیات عمومی، ماده ۴۱ آیین‌نامه اجرایی قانون امور گمرکی ۱۳۵۱ بوده است هیچ اشاره‌ای به این ماده در رای وحدت رویه نشده و سلباً یا ایجاباً مورد بررسی قرار نگرفته است در حالی که به نظر می‌رسد این ماده می‌تواند بر مسئولیت نمایندگی مؤسسه کشتیرانی دلالت داشته باشد: «تمام وظائفی که به موجب مقررات این آیین‌نامه بر عهده صاحبان یا فرماندهان کشتی می‌باشد ممکن است به وسیله نمایندگی مؤسسه کشتیرانی انجام پذیرد و در این صورت نمایندگی مزبور تمام مسئولیتهای مربوط را به عهده خواهد داشت».

جالب آن‌که بعد از رای وحدت رویه شماره ۲۹، مشابه همان حکم مقرر در آیین‌نامه اجرایی قانون امور گمرکی در ماده ۲۲ قانون امور گمرکی ۱۳۹۰ مقرر شده است که به موجب آن، «تمام وظائفی که به موجب این قانون بر عهده شرکتهای حمل و نقل است می‌تواند به وسیله نمایندگی مجاز آنها نیز انجام شود و در این صورت نماینده مزبور تمام مسئولیتهای گمرکی، بندری و

۱. علیرضا یزدانیان، مبانی مسوولیت مدنی متصدی در قراردادهای حمل و نقل کالا در حقوق ایران و فرانسه، مجله حقوق دادگستری، بهار ۱۳۹۰، شماره ۷۳، ص ۱۵.

فرودگاهی مربوطه را برعهده دارد». بنابراین، نه تنها مقام این حکم از سطح آیین نامه به سطح قانون ارتقا یافته است بلکه نکته قابل توجه در مقررۀ اخیر آن است که اگر در آیین نامه اجرایی سابق این شبهه مطرح بود که صرفاً مسئولیتهای گمرکی شرکت حمل و نقل به نماینده او قابل تسری است، این ابهام در قانون امور گمرکی با تصریح به «تمام مسئولیتهای گمرکی، بندری و فرودگاهی» برطرف شده است؛ زیرا مسؤولیت بندری و فرودگاهی شامل مسائل هندلینگ و جابه جایی بار در بندر و فرودگاه است که بخشی از مهمترین وظایف متصدی حمل را تشکیل می دهد.^۱ بنابراین، دست کم در نظام حقوقی کنونی ایران نمی توان به اطلاق و عموم رای وحدت رویه شماره ۲۹ عمل نمود و به طور کلی قائل به عدم قابلیت استماع دعاوی علیه نماینده متصدی حمل بود.

ابهام در قلمرو وظایف و اختیارات قانونی نماینده متصدی حمل

استدلال هیات عمومی دیوان عالی کشور مبنی بر عدم قابلیت استماع دعاوی علیه متصدی حمل مبتنی بر عدم اثبات تعهد و مسؤولیت نماینده از سوی خواهان است. به بیان دیگر، نماینده تجاری متصدی حمل تنها در صورتی مسؤولیت دارد که تعهد یا مسؤولیت او ثابت شود خواه قانون یا قرارداد سبب این تعهد و مسؤولیت باشد. لذا اکنون که قانون گذار چنین مسؤولیتی برای او در نظر نگرفته است باید به موجب قرارداد منعقدۀ با نماینده تجاری، چنین الزامی بر شخص نماینده بار شده باشد تا بتوان او را مسئول شناخت. این در حالی است که در غالب قراردادهای منعقدۀ با شرکتهای نمایندگی خطوط کشتیرانی می توان به حداقلی از تعهدات نماینده دست یافت که عنداللزوم مسؤولیت او را به بار می آورد. لذا به نظر می رسد که اعضای محترم هیات عمومی دیوان عالی کشور تاملی دقیق در جنس وظایف و اختیارات این قبیل تجار نداشته اند. اگرچه در رای وحدت رویه تاکید شده است که «اگر بر دادگاه معلوم و محرز شود که نماینده تجارتی متصدی حمل و نقل دارای اختیارات و تعهداتی بوده که او را مسؤول کرده و می تواند طرف دعاوی مطالبه خسارات قرار گیرد قبول دعوی به طرفیت او بلااشکال است».

۱. مجتبی اشراقی آرانی، تعهد متصدی حمل به اظهار اجمالی کالا در مقابل گمرک، فصلنامه پژوهش حقوق عمومی، سال بیست و یکم، شماره ۶۵، زمستان ۱۳۹۸، ص ۱۵۸.

این در حالی است که محاکم در احراز این نوع اختیارات و وظایف که بتواند نماینده را مسؤول بشناسد با تردید و سردرگمی مواجه هستند. لذا باید دید چه نوع اختیاراتی سبب می شود نماینده تجاری طرف دعوای مطالبه خسارت قرار گیرد.

برای دستیابی به حدود وظایف و اختیارات نماینده متصدی حمل می توان به «آیین نامه صدور مجوز و نحوه فعالیت شرکتهای نمایندگی کشتی رانی مورخ ۱۳۹۱/۴/۶ شورای عالی هماهنگی ترابری کشوری» مراجعه کرد که به موجب ماده ۲ آن، نماینده تجاری دارای وظایف زیر است:

- «انجام امور مربوط به ورود، خروج و پاس کشتیها در بنادر و حوزه مربوطه از قبیل اعلام نمایندگی به بندر، درخواست ورود و خروج، لیست جابه جایی پرسنل کشتیها، ارائه اطلاعات مورد نیاز بندر و پرداخت حقوق، عوارض و هزینه های بندری متعلق به کشتی حسب مقررات مربوطه و تسویه حساب.

- تدارک خدمات مورد نیاز کشتی و کارکنان آن در زمان حضور در بندر و محدوده های آن.

- انجام ترتیبات لازم جهت تخلیه، بارگیری، بارشماری و تحویل و تحول کالا، کانتینر و مسافر حسب مورد از طریق اشخاص دارای مجوز فعالیت از سازمان.

- انجام ترتیبات لازم برای تهیه و تکمیل اسناد محموله های وارد یا صادر شده از / به بنادر به منظور انجام تشریفات گمرکی از جمله تنظیم صورت جلسات کسر و اضافه تخلیه و صدور ترخیصیه و تقاضای اصلاح مانیفست.

- اخذ کرایه حمل و سایر مطالبات مربوط به کشتی، کانتینر یا محموله و مسافر به نمایندگی از طرف کشتیرانی مربوطه.

- بازاریابی در امور حمل و نقل دریایی و صدور اسناد حمل از طرف مؤسسه کشتیرانی مربوطه.

- انجام تشریفات ترانزیت کالا اعم از ترانزیت داخلی، خارجی و فعالیتهای کارگزاری در مورد محمولاتی که مقصد آن بندر ورودی نبوده و دارای مقصد داخلی و یا خارجی مشخص دیگری باشد.

- رعایت موافقت نامه های منطقه ای و کنوانسیونهای بین المللی مرتبط با موضوع این آیین نامه.

- اعلام کتبی نام و مشخصات خطوط کشتیرانی داخلی و خارجی طرف قرارداد به سازمان.

- اعلام کتبی عضویت در انجمنهای صنفی و یا اتحادیه‌های منطقه‌ای به سازمان.
- اعزام کارکنان برای طی دوره‌های آموزشی مرتبط.
- استفاده از نرم افزار و سخت افزارهای مناسب به منظور تسهیل در انجام وظایف مقرر.
- شرکت‌های موضوع این آیین‌نامه مکلفند هنگام اخذ مجوز به سازمان گواهی کنند که از کلیه مفاد این آیین‌نامه اطلاع حاصل کرده و متعهد به اجرای آنهاست.
- رعایت کلیه قوانین، مقررات، آیین‌نامه‌ها و دستورالعمل‌های سازمان، گمرک، محیط زیست، مناطق ویژه اقتصادی - بندری، مناطق آزاد تجاری و سایر مراجع ذی ربط در زمینه مورد فعالیت.
- سایر فعالیت‌هایی که به موجب قوانین و مقررات مربوطه توسط شرکت نمایندگی کشتیرانی انجام می‌گردد»..

همان‌طور که از حدود وظایف یاد شده در بالا به خوبی استنباط می‌شود، نمایندگی کشتیرانی به جز عملیات حمل و جابجایی کالا تمام دیگر امور و اقدامات مرتبط با حمل خواه قبل و یا بعد از آن را شامل رزرو جا در کشتی، صدور بارنامه، وصول کرایه حمل، صدور اعلامیه ورود کالا به بندر یا مقصد^۱، صدور ترخیصیه^۲، بارشماری و امضای صورت مجلس کسر یا اضافه تخلیه و ... عهده دار است. البته در متون تخصصی، اختیارات و وظایف نماینده کشتیرانی بر حسب نوع کالا (صادراتی یا وارداتی) متفاوت اعلام شده است: اگر کالای موضوع قرارداد حمل صادراتی باشد نماینده کشتیرانی، بازاریابی، انعقاد قرارداد حمل، دریافت کرایه حمل، و صدور اسناد حمل را عهده دار است در حالی که اگر کالا وارداتی باشد، تحویل درست کالا بر اساس اسناد حمل، دریافت الباقی کرایه و هزینه‌های حمل و تامین حقوق شرکت کشت یرانی در صورت ورود خسارت یا کسری یا اضافه تخلیه بار بر عهده نماینده کشت یرانی خواهد بود.^۳

به این ترتیب، در صورت ورود خسارت به کالا در اثر انجام نادرست یا ترک هر یک از وظایف فوق از سوی نماینده تجاری متصدی حمل، خود او مسؤول جبران خسارت وارده خواهد بود. اما در عمل، انتساب ورود خسارت به نماینده متصدی حمل نادر بوده و به بیان دیگر، رابطه

1. NOA (notice of arrival)

2. delivery order

3. Hans-Joachim Schramm, op. cit., p., 56.

علیت میان خسارت وارد شده به بار و فعل یا ترک فعل متصدی حمل به مراتب بیشتر از چنین رابطه‌ای با فعل یا ترک فعل نماینده تجاری متصدی حمل احراز می‌شود. با این حال، این امر نافی مسئولیت ناشی از تخلفات نماینده متصدی حمل نیست و به ویژه آن که در مواردی ممکن است نماینده راسا در قرارداد تعهداتی را به عهده گرفته باشد و یا رسانیدن کالا را به مقصد به صورت صحیح و سالم تضمین کرده باشد (که در چنین حالتی به نماینده دل‌کردر^۱ معروف است).^۲

لزوم تفسیر مضیق رای وحدت رویه در خصوص مصادیق نمایندگی

عدم قابلیت استماع دعوا علیه نماینده تجاری متصدی حمل با این تالی فاسد همراه است که در غالب موارد، صاحب کالا به اعتبار شرکت نمایندگی وارد معامله با او می‌شود و شناختی از شخص یا اشخاصی که عملاً عملیات حمل را انجام می‌دهند ندارد. به بیان دیگر، فرستنده یا هر شخص دیگری که با نماینده قرارداد می‌بندد در غالب موارد او را می‌شناسد و حتی اگر توافق بر انجام عملیات حمل از سوی شرکت کشت‌یرانی معین شده باشد نافی حق نماینده برای تغییر متصدی حمل نبوده و اساساً قید مباشرت در قرارداد حمل وجود ندارد؛ قاعده‌ای که به روشنی از ماده ۳۸۸ قانون تجارت استنباط شده و متأسفانه مورد توجه هیات عمومی دیوان عالی کشور در صدور رای وحدت رویه موضوع این نوشتار قرار نگرفته است. در حقیقت، جز در برخی موارد که صاحب کالا آگاه از هویت شرکت کشتی رانی است و با علم به این که نماینده آن شرکت کشتیرانی، شخص معینی است و به آن شخص معین مراجعه می‌کند در دیگر موارد، صاحب کالا به یک شرکت حمل و نقلی مراجعه و با او برای مسیر معین قرارداد حمل منعقد می‌کند بی آن که در آن زمان بنا بر نمایندگی از خط کشتیرانی مشخص بوده و یا به این نمایندگی تصریح شده باشد. پرونده‌های زیادی در دادگاه‌های ایران مطرح است که خوانده دعوا برای فرار از مسئولیت بی‌درنگ به رای وحدت رویه موضوع این نوشتار و نیز ماده ۱۹۶ قانون مدنی^۳ استناد و با تحصیل مدارکی از خطوط کشتی رانی مدعی نمایندگی از آنها می‌شود. در این جا مسأله «نمایندگی افشا نشده» مطرح می‌شود.

1. del creder agent

۲. مجتبی اشراقی آرانی، حقوق تجارت نوین، قراردادهای تجاری، چاپ سوم، ۱۴۰۱، انتشارات دانشگاه تهران، ص ۷۱.
۳. ماده ۱۹۶ قانون مدنی: «کسی که معامله می‌کند آن معامله برای خود آن شخص محسوب است مگر این که در موقع عقد، خلاف آن را تصریح کند یا بعد، خلاف آن ثابت شود...».

زمانی که نماینده تجاری از طرف متصدی حمل و به نیابت از او عمل می‌کند برای اثبات سمت خود از او نامه نمایندگی دریافت می‌کند که حدود اختیارات او در آن تصریح شده است. اگر شخص یا شرکتی بخواهد از طرف متصدی حمل دریایی بارنامه دریایی نیز صادر و به بیان دیگر قرارداد حمل منعقد کند باید از فرمانده کشتی هم اجازه نامه مخصوصی^۱ دریافت کند. فرستنده یا هر شخص دیگری که در صدد انعقاد قرارداد حمل با نماینده است نامه نمایندگی فوق را مطالبه کرده و نمایندگی کشتیرانی مکلف است نامه نمایندگی مزبور را به پیوست بارنامه و دیگر اسناد برای طرف قرارداد حمل ارسال دارد. در چنین حالتی، صادرکننده بارنامه به نمایندگی خود تصریح می‌کند که با الصاق مهر «فقط به عنوان نماینده»^۲ در ذیل بارنامه دریایی نمودار می‌شود.^۳ اما در موارد بسیار دیده می‌شود که شرکتهای نمایندگی بدون تصریح به نمایندگی خود از شرکتی دیگر، نسبت به صدور بارنامه دریایی اقدام می‌کنند و حتی در زمانی که بوکینگ یا ذخیره فضای کشتی توسط آنها به عمل می‌آید هیچ اشاره‌ای به نمایندگی خود نمی‌کنند و بر عکس تمام مفاد شرایط بوکینگ از تعهد آنها به حمل کالا و رسانیدن بار به مقصد حکایت دارد اما زمانی که خسارتی به بار می‌آید و یا ادعا یا دعوایی علیه آنها طرح می‌شود به نمایندگی خود استناد کرده و سعی در اثبات نمایندگی با دلایل متعدد می‌کنند.^۴ این در حالی است که در چنین مواردی، نمایندگی از شخص یا شرکتی دیگر وارد قصد مشترک طرفین نشده است و خود نماینده باید در مقابل طرف قرارداد مسئول قلمداد شود.^۵ به بیان دیگر، در صورتی که طرح ادعای نمایندگی در این موارد به استناد ماده ۱۹۶ قانون مدنی مسموع باشد، اعتماد مشروع صاحبان کالا را نقض کرده و مخل حقوق آنان خواهد بود و باید دید حقوق چه راه کاری برای تضمین اعتماد مشروع صاحبان کالا دارد. یک راه کار که جنبه ثبوتی دارد آن است که به تاسی از کنوانسیون گوادالاخارا ۱۹۶۱ (که کنوانسیون ورشو ۱۹۲۹ راجع به مسؤولیت متصدی حمل و نقل هوایی را اصلاح کرده است) مدعی نمایندگی را «متصدی حمل قراردادی»^۶ تلقی کرد. وانگهی، از

1. letter of authorization

2. as agent only

3. Aleka Mandaraka-Sheppard, Modern Maritime Law, third edition volume 2: managing risks and liabilities, 2013, p. 145.

4. William Tetley, Marine Cargo Claims, 4th edition, Vol. 1, Thomson Carswell, 2008, p. 1160

۵. دکتر ناصر کاتوزیان، دوره عقود معین ۴، حقوق مدنی، عقود اذنی و وثیقه های دین، شرکت سهامی انتشار، چاپ پنجم، ۱۳۸۵، ص ۱۹۶.

6. contractual carrier

نظر قانون تجارت، متصدی حمل کسی است که حمل کالایی را از یک مکان به مکانی دیگر تعهد می‌کند و قیدی در خصوص مباشرت او در عملیات حمل دیده نمی‌شود؛ به موجب ماده ۳۸۸ قانون تجارت، «متصدی حمل و نقل مسؤول حوادث و تقصیراتی است که در مدت حمل و نقل واقع شده اعم از این که خود مباشرت به حمل و نقل کرده و یا حمل و نقل کننده دیگری را مامور کرده باشد. بدیهی است که در صورت اخیر حق رجوع او به متصدی حمل و نقلی که از جانب او مامور شده محفوظ است». همین مفهوم از متصدی حمل در حقوق فرانسه نیز پذیرفته شده است.^۱ در حقیقت، صاحب کالا که به یک شرکت حمل و نقلی مراجعه کرده و برای حمل کالای خود با او قرارداد بسته است به اعتبار طرف مقابل به او مراجعه کرده و اساساً هیچ اطلاع یا ارزیابی از شرکت یا شرکت‌هایی که ممکن است در عمل، حمل کالا را به عهده بگیرند نداشته است. لذا نباید به یکباره در مقابل شخصی قرار بگیرد که او را نمی‌شناخته و در قصد مشترک طرفین وارد نشده است.^۲ به تعبیر برخی نویسندگان، نماینده در چنین حالتی خود متصدی حمل و نقل به شمار می‌رود.^۳ در چنین فرضی، حتی اگر در واقع، نمایندگی هم وجود داشته باشد در نهایت یک حق العملکار حمل و نقل بوده که از مسئولیت او در مقابل صاحب کالا نمی‌کاهد.^۴ راهکار دیگر که جنبه اثباتی دارد آن است که در چنین مواردی باید طرق اثبات نمایندگی را محدود به دلایل مسلم مانند استعمال از سازمان بنادر و دریانوردی یا اداره ثبت شرکتها و موسسات غیر تجاری مبنی بر ثبت نمایندگی دانست. در این صورت (ثبت قبلی نمایندگی در مراجع یاد شده) حتی اگر در زمان قرارداد و در بارنامه صادر شده به نمایندگی تصریح نشده باشد اصل بر آن است که او نماینده متصدی حمل به شمار می‌رود مگر آن که قراینی دیگر صراحتاً بر پذیرش نقش یا مسئولیت اصیل (متصدی حمل قراردادی) دلالت کند.

1. Bonassies, Pierre and Scapel, Christian, Traité de droit Maritime, L.G.D.J Delta, Paris, 2007, P. 610.

2. Frank Stevens, The Bill of Lading, Holding rights and Obligations, Routledge, London, 2018, p. 36.

۳. امیرحسین فخاری، نگاهی به رأی اصراری شماره ۳ مورخ سال ۱۳۷۷ هیأت عمومی دیوان عالی کشور در زمینه انعقاد قرارداد حمل و نقل توسط نماینده، مجله تحقیقات حقوقی، ۱۳۸۰، شماره ۳۳ و ۳۴، ص ۹۴.

۴. کاتوزیان، منبع پیشین، ص ۱۹۲.

تأثیر تحولات قانونی (راجع به نمایندگی شرکتهای خارجی) بعد از رای وحدت رویه در قلمرو اجرای آن

اجرای رای وحدت رویه در مورد شرکتهای حمل و نقل خارجی با جبران نشدن بسیاری از خسارات وارد شده به تجار ایرانی همراه خواهد بود؛ چرا که در این موارد دعوا علیه نماینده تجاری متصدی حمل که در داخل ایران فعالیت می‌کند قابلیت استماع ندارد و زیان دیده باید به شرکت خارجی رجوع کند که لزوماً در ایران اموالی ندارد. حتی اگر در دادگاه ایران علیه متصدی حمل خارجی طرح دعوا شود صرف نظر از مشکلات ابلاغ به شرکت خارجی، پیدا کردن اموال محکوم علیه و شناسایی رای در کشور خارجی (با توجه به نبود معاهدات دوجانبه میان دولت ایران و بسیاری از دیگر کشورها) کار آسانی نیست. به همین دلیل، تحولات حقوقی ایران بعد از رای وحدت رویه شماره ۲۹ در سال ۱۳۶۳، به سمت شناسایی مسؤولیت نماینده شرکتهای خارجی مستقر شده و می‌توان بر این باور بود که در حال حاضر، رای مزبور در خصوص مسؤولیت نماینده شرکتهای حمل و نقل خارجی قابلیت اجرا ندارد.

اولین مقرر در سال ۱۳۷۸ به موجب ماده ۴ آیین‌نامه اجرایی قانون اجازه ثبت شعب و نمایندگی شرکتهای خارجی مصوب ۱۳۷۸/۱/۱۱ هیأت وزیران، وضع شده است. به موجب این ماده، «نماینده شرکت خارجی، شخص حقیقی یا حقوقی است بر اساس قرارداد نمایندگی، انجام بخشی از موضوع و وظایف شرکت طرف نمایندگی را در محل برعهده گرفته است. نمایندگی شرکت خارجی، نسبت به فعالیت‌هایی که تحت نمایندگی شرکت طرف نمایندگی در محل صورت می‌پذیرد، مسؤولیت خواهد داشت». بنابراین براساس این آیین‌نامه، نماینده شرکت خارجی مسؤولیت اجرای وظایف یا تعهدات قراردادی را برعهده دارد که خود منعقد کرده است.^۱ درست ده سال بعد، قانون حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان (مصوب ۱۳۸۸/۸/۲) مشابه همین حکم را مقرر کرده است به طوری که در ماده ۱۶ آن، در صورت بروز هرگونه خسارت از محل کالاهای تولید خارج به اشخاص ثالث، شرکت خارجی را همراه با نماینده آن در ایران به صورت تضامنی مسؤول جبران خسارات معرفی کرده است. به موجب این ماده «مسؤولیت

۱. شاید نقدی که به این آیین‌نامه وارد شود مغایرت آن با قوانین باشد و این که آیین‌نامه هیأت وزیران نمی‌تواند برخلاف قوانین جاری مملکت که بر عدم مسؤولیت نماینده دلالت دارد وضع شود و از این رو، بهتر آن بود که در خود قانون چنین حکمی مقرر می‌شد.

جبران خسارات وارد شده به مصرف‌کننده با تشخیص مرجع رسیدگی به عهده شخص حقیقی یا حقوقی اعم از خصوصی و دولتی است که موجب ورود خسارت و اضرار به مصرف‌کننده شده است. در مورد شرکتهای خارجی علاوه بر شرکت مادر، شعبه یا نمایندگی آن در ایران مسؤول خواهد بود.^۱

در نهایت، در سال ۱۳۹۰، قانون گذار ایرانی به صورت ویژه و دو بار از مسؤولیت نماینده شرکتهای حمل و نقل خارجی پرده برداشته است: از یک سو، تبصره ۴ ماده ۱۰۴ قانون امور گمرکی نمایندگی شرکتهای حمل و نقل خارجی را صراحتاً مسؤول پرداخت جریمه‌هایی اعلام کرد که بر عهده شرکتهای حمل و نقل قرار دارد: «مسؤول پرداخت جریمه‌های فوق در مورد شرکتهای حمل‌ونقلی که در ایران نمایندگی دارند، نمایندگیهای مزبور است و در مورد شرکتهای حمل‌ونقلی که نمایندگی رسمی در ایران ندارند گمرک می‌تواند به منظور وصول جریمه‌های احتمالی از حامل کالا تضمین لازم را اخذ کند».^۲ این حکم قانون امور گمرکی اگرچه صرفاً ناظر به پرداخت جریمه تخلف از مقررات است اما زمانی که به همراه دیگر مقررات حاکم بر نمایندگی مورد استناد قرار می‌گیرد بیان گر روح حاکم بر موضع جدید قانون گذار در خصوص مسئولیت نماینده شرکتهای حمل و نقل خارجی است که به سادگی نمی‌توان از کنار آن گذشت.

از سوی دیگر، ماده ۲۲ قانون امور گمرکی ۱۳۹۰ مقرر داشته است: «تمام وظایفی که به موجب این قانون بر عهده شرکتهای حمل و نقل است می‌تواند به وسیله نمایندگی مجاز آنها نیز انجام شود و در این صورت نماینده مزبور تمام مسؤولیتهای گمرکی، بندری و فرودگاهی مربوطه را بر عهده دارد». اگرچه این ماده به خارجی یا ایرانی بودن شرکتهای حمل و نقل تصریح نکرده است اما سیاق ماده و فلسفه وضع آن، حکایت از آن دارد که مسؤولیت نماینده ناظر به شرکتهای حمل و نقل خارجی است که در ایران اقامت ندارند و تنها از طریق نمایندگی خود در ایران قادر با انجام وظایف مربوطه هستند.

۱. اگرچه قرارداد حمل و نقل مشمول قواعد حمایت از حقوق مصرف‌کننده نمی‌شود، اما به نظر می‌رسد که این احکام حکایت از موضع جاری حقوق ایران در مورد مسؤولیت نماینده شرکتهای خارجی داشته و باید رای وحدت رویه را در خصوص مسؤولیت این قسم نمایندگان غیرقابل اعمال دانست

۲. برای توضیح بیشتر در مورد این قسم مسؤولیت شرکتهای حمل و نقل، ر.ک. به: مجتبی اشراقی آرانی، تعهد متصدی حمل به اظهار اجمالی کالا در مقابل گمرک، فصلنامه پژوهش حقوق عمومی، سال بیست و یکم، شماره ۶۵، زمستان ۱۳۹۸، ص ۱۵۱.

با توجه به مجموع مقررات یاد شده، باید قایل به نسخ (به بیان بهتر، الغا) ضمنی و جزئی رای وحدت رویه شماره ۲۹ در خصوص نمایندگی شرکتهای حمل و نقل خارجی بود.^۱ اما متأسفانه پای بندی قضات به رای وحدت رویه فوق به حدی است که همچنان دیده می شود بدون توجه به مقررات جدید یاد شده، صرف نظر از خارجی یا داخلی بودن متصدی حمل، نسبت به دعاوی مطروحه علیه نماینده متصدیان حمل خارجی قرار رد دعوا (و یا حکم به بی حقی خواهان!) صادر می شود که این رویه مستلزم اصلاح است.^۲

۱. برای ملاحظه امکان الغای رای وحدت رویه به موجب قوانین جدید ر.ک. به: اقبال علی میرزایی، شناخت و تفکیک آراء وحدت رویه معتبر از منسوخ، دو فصلنامه حقوق خصوصی، سال نهم پاییز و زمستان ۱۳۹۱ شماره ۲ (پیاپی ۲۱)، ص ۱۸۹ به بعد.

۲. یک نمونه از این آراء که در سال ۱۳۹۳ از سوی شعبه ۳ دادگاه حقوقی تهران صادر و طی دادنامه شماره ۹۳۰۹۹۷۰۲۲۱۸۰۱۵۶۶ مورخ ۱۳۹۳/۱۲/۲ به تأیید شعبه ۱۸ دادگاه تجدیدنظر استان تهران رسیده است، در ادامه آمده است: «در خصوص دعوا شرکت بیمه با وکالت آقای غ.ج. به طرفیت ک. مبنی بر مطالبه مبلغ ۱۴۱۶۷۱۰۰۰ ریال به انضمام هزینه دادرسی و خسارت تأخیر تأدیه تا زمان اجرای حکم که با توجه به توضیحات وکیل خواهان به شرح دادخواست مطالبه مبلغ مذکور بابت خسارت وارد شده به کالای موضوع بارنامه شماره... مورخ ۲۲/۲/۱۳۹۱ به اعتبار بیمه نامه باربری شماره... که تحت پوشش بیمه ای شرکت خواهان قرار داشته می باشد دادگاه از توجه به محتویات پرونده نظر به این که متصدی حمل کالای موضوع بیمه نامه شرکت س. می باشد که برابر مواد ۵۲ و ۵۴ قانون دریایی و مواد ۳۷۷ و ۳۸۶ قانون تجارت در صورت بروز حادثه مسئول جبران خسارت است و در مانحن فیه خوانده نماینده شرکت حمل در ایران است و در حمل کالا دخالت و نقشی نداشته است و نظر به اینکه اسناد و مدارک پیوست از جمله برگ ترخیصیه و صورت مجلس گمرکی و نامه اداره کل بنادر و دریانوردی استان گیلان و مکاتبات صورت گرفته دالالتی بر مسؤولیت خوانده به جبران خسارت وارد شده ندارد و مسؤولیت کسری کالا را هم خوانده به عهده نگرفته است و نظریه این که نماینده متصدی حمل با توجه به رأی وحدت رویه ۲۹ مورخ ۲۸/۸/۱۳۶۳ هیأت عمومی دیوان عالی کشور مسؤولیتی نسبت به جبران خسارت ندارد و بر دادگاه هم معلوم و محرز نیست که نماینده دارای اختیارات و تعهداتی بوده که او را مسئول بشناسد بنابراین دادگاه خوانده را مبری از مسؤولیت و در نتیجه لزوم جبران خسارت وارد شده به کالای موضوع بارنامه دانسته و با استناد به ماده ۱۹۷ قانون آیین دادرسی مدنی دعوی خواهان را غیر ثابت تشخیص داده حکم به بطلان آن صادر و اعلام می دارد. رأی صادره ظرف مهلت بیست روز پس از ابلاغ قابل تجدیدنظرخواهی در محاکم تجدیدنظر تهران است. رئیس شعبه ۳ دادگاه عمومی حقوقی تهران - احمدی»

رای شعبه ۱۸ دادگاه تجدیدنظر استان تهران: «تجدیدنظرخواهی شرکت بیمه نسبت به دادنامه شماره... مورخ ۳۱/۶/۱۳۹۳ صادر شده از شعبه سوم دادگاه عمومی شهید بهشتی که به موجب آن حکم بر بطلان دعوی تجدیدنظرخواه به خواسته مطالبه مبلغ ۱۴۱۶۷۱۰۰۰ ریال بابت خسارت پرداختی به بیمه گذار موضوع بیمه نامه باربری شماره... مورخ ۵/۱۲/۱۳۹۰ صادر شده است وارد نیست. زیرا دادنامه تجدیدنظرخواسته بر اساس محتویات پرونده و دلایل و مدارک ابرازی صحیحاً و مطابق مقررات قانونی و خالی از هرگونه اشکال صادر شده و تجدیدنظرخواه در این مرحله از رسیدگی دلیل یا مدرک قانع کننده و محکمه پسندی که نقض و بی اعتباری دادنامه معترض عنه را ایجاب کند ابراز نکرده و لایحه اعتراضیه متضمن جهت موجه نیست و تجدیدنظرخواهی با هیچ یک از شقوق ماده ۳۴۸ قانون آیین دادرسی مدنی مطابقت ندارد لذا دادگاه ادعای تجدیدنظرخواه را وارد و محمول بر صحت تشخیص نداده دادنامه مورد اعتراض را منطبق با مقررات و اصول دادرسی می داند مستنداً به آخر ماده ۳۵۸ قانون آیین دادرسی مدنی ضمن رد درخواست تجدیدنظرخواهی دادنامه تجدیدنظرخواسته را عیناً تأیید می کند. رأی صادر شده قطعی است.»

نتیجه

نتیجه رای وحدت رویه هیات عمومی دیوان عالی کشور به شماره ۲۹ اگرچه با مبانی حقوقی کشور ما در عدم مسئولیت نماینده و بار شدن آثار اعمال او در دارایی اصیل مطابقت دارد و همین اصل حتی در قراردادهای نمایندگی تجارتی نیز خواه در حقوق ملی کشورها و نیز در رویه بین المللی به رسمیت شناخته شده است، اما استدلال به کار رفته در آن جهت اثبات عدم مسئولیت نماینده متصدی حمل با موازین حقوقی منطبق نبوده و بویژه مستنبط از ماده ۲۲ قانون امور گمرکی ۱۳۹۰ (که حکم مشابه ماده ۴۱ آیین نامه اجرایی سابق قانون امور گمرکی مصوب ۱۳۵۱ را مقرر داشته است)، در خصوص وظایفی که از سوی متصدیان حمل به نماینده سپرده می شود باید نماینده را در قبال قرارداد حمل مسئول دانست.

از سوی دیگر، با توجه به توضیحات مورد اشاره در بالا، رای مزبور در خصوص عدم قابلیت استماع دعاوی علیه نمایندگی متصدیان حمل در موارد زیر قابلیت اجرایی ندارد: نخست، در موردی که نماینده به سمت نمایندگی خود اشاره نکرده و آن را افشا نمی سازد و یا اوضاع و احوال حاکم بر قرارداد حمل به گونه ای است که راسا تعهد به حمل کالا را بر عهده گرفته است باید او را متصدی حمل قراردادی تلقی کرد و در مقابل صاحب بار مسئول شناخت. مفاد ماده ۳۸۸ قانون تجارت و کنوانسیونهای بین المللی به ویژه کنوانسیون گوادالاخارا بر مسئولیت متصدی حمل قراردادی در مقابل فرستنده یا گیرنده تاکید دارد. دوم، مستند به ماده ۴ آیین نامه اجرایی قانون اجازه ثبت شعب و نمایندگی شرکتهای خارجی ۱۳۷۸، ماده ۱۶ قانون حمایت از حقوق مصرف کنندگان ۱۳۸۸ و تبصره ۴ ماده ۱۰۴ قانون امور گمرکی ۱۳۹۰ و ماده ۲۲ همین قانون، باید قائل به الغای ضمنی رای وحدت رویه در خصوص نمایندگی شرکتهای حمل و نقل خارجی بود و نماینده خطوط کشتیرانی خارجی و یا متصدیان حمل خارجی را در خصوص قراردادهای حملی که تحت نمایندگی آنها منعقد شده است در مقابل صاحب بار (فرستنده یا گیرنده) مسئول قلمداد نمود و حتی با توجه به اصول حاکم بر قراردادهای تجاری می توان آنها را به صورت تضامنی با متصدیان حمل خارجی مسئول قلمداد کرد.

منابع:

۱. اشراقی آرانی، مجتبی، تعهد متصدی حمل به اظهار اجمالی کالا در مقابل گمرک، فصلنامه پژوهش حقوق عمومی، سال بیست و یکم، شماره ۶۵، زمستان ۱۳۹۸.
۲. اشراقی آرانی، مجتبی، حقوق تجارت نوین، قراردادهای تجاری، چاپ سوم، انتشارات دانشگاه تهران، ۱۴۰۱.
۳. علی میرزایی، اقبال، شناخت و تفکیک آراء وحدت رویه معتبر از منسوخ، دو فصلنامه حقوق خصوصی، شماره ۲ (پیاپی ۲۱)، سال نهم، پاییز و زمستان ۱۳۹۱.
۴. فخاری، امیرحسین، نگاهی به رأی اصراری شماره ۳ مورخ سال ۱۳۷۷ هیأت عمومی دیوان عالی کشور در زمینه انعقاد قرارداد حمل و نقل توسط نماینده، مجله تحقیقات حقوقی، شماره ۳۳ و ۳۴، ۱۳۸۰.
۵. کاتوزیان، دکتر ناصر، دوره عقود معین ۴، حقوق مدنی، عقود اذنی و وثیقه‌های دین، شرکت سهامی انتشار، چاپ پنجم، ۱۳۸۵.
۶. یزدانیان، علیرضا، مبانی مسوولیت مدنی متصدی در قراردادهای حمل و نقل کالا در حقوق ایران و فرانسه، مجله حقوق دادگستری، شماره ۷۳، بهار ۱۳۹۰.
7. Aleka Mandaraka-Sheppard, Modern Maritime Law, third edition, volume 2: managing risks and liabilities, Oxon, 2013 .
8. Bonassies, Pierre and Scapel, Christian, Traité de droit Maritime, L. G. D. J Delta, Paris, 2007 .
9. Frank Stevens, The Bill of Lading, Holding rights and Obligations, Routledge, London, 2018 .
10. Hans-Joachim Schramm, Freight Forwarder's Intermediary Role in Multimodal Transport Chains, Physica-Verlag, Heidelberg, 2012 .
11. F. Terré, Ph. Simler and Y. Lequette, *Droit civil. Les obligations*, Dalloz, Paris, (10th Ed.), 2009.
12. William Tetley, Marine Cargo Claims, 4th edition, Vol. 1, Thomson Carswell, 2008 .

The Liability of the carriers' commercial agent against the owner of the goods (Criticism of the unanimous ruling No. 29 dated 8/28/1363 of the Supreme Court)

Mojtaba Eshraghi Arani¹

Abstract

Many contractual and administrative services of carriers, especially in the field of sea transportation, are provided by their commercial representatives, so that in most cases, traders, especially shippers, only deal with the representative and basically do not communicate with the carrier or the ship owner. This issue is especially prominent when the shipping operation is carried out by a foreign shipping company. However, after damage to the cargo or violation of the carrier's obligations for any reason, the commercial representative benefits from the immunity resulting from the "principle of non-responsibility of the representative for original actions" and in this regard, the Supreme Court of the Supreme Court has considered the case of the sender against the commercial representative of the carrier to be inadmissible in the unanimous ruling No. 29 dated 10/7/1363. This is despite the fact that the said decision was issued by some business representatives regardless of their role as a contract holder, and on the other hand, in the case of foreign transport operators, it obliges traders to refer to foreign transport companies that do not have any property or assets in Iran, and in this way, many maritime losses of traders remain uncompensated.

Keywords: carrier, commercial agent, liability, unanimous decision, number 29, General Board, Supreme Court

۱. Private law department, Faculty of law and political science, University of Tehran
(Email: mojtabaeshraghi@ut.ac.ir)