

دکتر علیرضا محمدزاده وادقانی*

مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی**

چکیده: از مهم‌ترین مباحث حقوق دریایی، حمل و نقل دریایی است و در این مبحث اصلی‌ترین نکته مسئولیت متصدی حمل و نقل است. معاهده بروکسل مصوب ۱۹۲۴ از قدیمی‌ترین قواعد حاکم در این زمینه و قواعد هامبورگ مصوب ۱۹۷۸ از تازه‌ترین آنها است. قانون دریایی مصوب شهریور ۱۳۴۳ نیز با مختصر تفاوت برگردان معاهده بروکسل است. نگاهی به مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی با توجه به قانون دریایی ایران و نیز قواعد هامبورگ از جهات نوع مسئولیت و حدود آن موضوع این تحقیق را تشکیل می‌دهد. در این موضوع دو پرسش مطرح شده است، نخست اینکه آیا مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی مبتنی بر تقصیر مفروض و یا اماره مسئولیت است، و سپس موارد استثناء یعنی مواردی که متصدی حمل و نقل فاقد مسئولیت است کدام است؟ حاصل این تحقیق لزوم تجدیدنظر در قانون دریایی ایران، تأسیس دادگاه اختصاصی ویژه مسائل دریایی و نقد مداوم عملکرد آن دادگاه توسط صاحب‌نظران است.

واژگان کلیدی:

متصدی حمل و نقل دریایی، قانون دریایی ۱۳۴۳، مسئولیت، قابلیت دریانوردی، آتش‌سوزی،

تقصیر فرستنده، مساعدت دریایی، کالا روی عرشه، شروط.

* دانشیار دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران

** این نوشته برگرفته از طرح تحقیقاتی است تحت عنوان «مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی در حقوق داخلی و بین‌المللی» که توسط نگارنده در مؤسسه حقوق تطبیقی دانشکده حقوق دانشگاه تهران انجام یافته است.

مقدمه

نقش حمل و نقل دریایی در اقتصاد کشورهایی که از نعمت دسترسی به دریا 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 مرتبه 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 اشکال مختلف از خود سلب مسئولیت می‌نمودند. از افتخارات این معاهده همین بس که به موجب آن برای اولین مرتبه 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 به‌طور 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 طی چند دهه اخیر صورت گرفت، دیگر قواعد لاهه قواعد مناسبی در پاسخگویی به مسائل و مشکلات ناشی از حمل و نقل دریایی 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، 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 استقبال گسترده

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.

کشورها^۱ از این پروتکل همین امر یعنی بر طرف 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 آتش‌سوزی و یا ارتکاب تقصیر در امر دریانوردی و اداره کشتی و یا عدم مسئولیت او در صورت حمل کالا به روی عرشه کشتی و یا در صورت حمل حیوانات زنده 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 در گردهمایی خود در شهر هامبورگ آلمان قواعد تازه‌ای در زمینه حمل و نقل دریایی به تصویب رساند که به قواعد هامبورگ (۱) 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 خلأها و نارسایی‌های 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 می‌رسد که قواعد مزبور چیزی بیش از روزآمد کردن قواعد لاهه نباشد. مع‌هذا، با وجود اینکه بیش از دو دهه از زمان تصویب آن می‌گذرد، و با وجود حمایت قاطع کشورهای جهان سوم معروف به گروه ۷۷ از قواعد مزبور هنوز موفق به جایگزین شدن قواعد لاهه در جرگه بین‌المللی نشده است. شاید بی‌مهری کشورهای اروپایی صاحب دریا نسبت به این معاهده از عمده دلایل این تأخیر باشد. در حقوق داخلی، حمل و نقل دریایی تا سال ۱۳۴۳ تابع قوانین تجارت و مدنی است و از شهریور سال ۱۳۴۳ حمل و نقل دریایی تابع قانون دریایی مصوب همین سال

۱. ایران به این پروتکل ملحق نشده است.

می شود که خود ترجمه معاهده لاهه با تفاوت های بسیار جزئی است. مضافاً در سال ۱۳۴۴ (۱۹۶۶ میلادی) ایران به این معاهده نیز ملحق می شود (۲). اما درخصوص تصویب پروتکل الحاقی لاهه ویزبی و نیز معاهده هامبورگ تا به حال اقدامی صورت نگرفته است. بدین ترتیب، در زمینه حمل و نقل دریایی قواعد متعددی موجود و مطرح می باشند که عبارتند از قانون دریایی مصوب ۱۳۴۳، معاهده بروکسل مصوب ۱۹۲۴^۱، پروتکل لاهه ویزبی مصوب ۱۹۶۸ و معاهده هامبورگ مصوب ۱۹۷۸.

انگیزه این نوشته مروری است بر مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی با توجه به قانون دریایی مصوب ۱۳۴۳ (که با قدری اغماض همان معاهده بروکسل است) و نیز معاهده هامبورگ مصوب ۱۹۷۸. بنابراین در این نوشته تلاش می شود مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی و موارد عدم آن به ترتیب با توجه به قانون دریایی (گفتار اول) و سپس مطابق قواعد هامبورگ (گفتار دوم) مورد بررسی قرار گیرد. این تحقیق با ارائه نتیجه گیری مختصر پایان می یابد.

گفتار اول: ماهیت مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی و موارد عدم آن با

توجه به قانون دریایی ایران

قابل ذکر است که تعاریف و اصطلاحات از جهت نقطه آغاز و ختم مسئولیت حائز اهمیت می باشند و از این جهت قانون دریایی ایران نسبت به قواعد لاهه و قواعد هامبورگ نسبت به قانون دریایی کامل تر به نظر می رسند، که در این نوشته فقط به ذکر این نکته اکتفا می شود زیرا بررسی آن نیازمند بحثی جداگانه است. اما از مهم ترین نکات در شناخت مسئولیت، تعیین نوع، ماهیت و قلمرو آن است که در ابتدا ماهیت مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی (یک) و سپس مواردی که متصدی حمل و نقل دریایی از

۱. این پرسش که چرا قانونگذار به صورت تکراری ابتدائاً اقدام به وضع قانون دریایی که ترجمه معاهده لاهه است نموده و متعاقباً اقدام به تصویب این معاهده کرده است باقی است و بعید است که مقصود قانونگذار از تصویب این دو متن این بوده باشد که قانون دریایی، بر حمل و نقل دریایی بین دو بندر ایرانی حاکم گردد و قواعد لاهه حاکم بر حمل و نقل دریایی بین بنادر ایران و بنادر خارجی.

مسئولیت بری است (دو) و سرانجام از جایگاه شروط در بارنامه (سه) با توجه به قانون دریایی ایران سخن گفته خواهد شد.

یک. ماهیت مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی

با توجه به مواد ۵۴ و ۵۵ قانون دریایی که همان مواد ۳ و ۴ قواعد لاهه است (۳) و به سبک انگلیسی تقریر یافته، مبنای مسئولیت قدری مبهم بیان شده است. بنابراین در این مورد که فرض بر مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی است یا فرض بر تقصیر او محل تردید است.

برخی از اساتید مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی را مبتنی بر تقصیر (۴) به نحوی که در حقوق ایران مورد نظر است عنوان کرده‌اند (مواد ۵۱۶ به بعد قانون مدنی). برخی دیگر از محققین، مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی را مبتنی بر اماره واقعی مسئولیت می‌دانند، زیرا صرف اثبات عدم ارتکاب تقصیر به وسیله متصدی حمل و نقل رافع مسئولیت وی نمی‌باشد و بنابراین وی مسئول خساراتی است که علت آنها ناشناخته است (۵).

در حقوق فرانسه نیز بین صاحب نظران حقوقی در این مورد اتفاق نظر وجود ندارد. پروفیسور رمون گویو^۱ می‌نویسد: متصدی حمل و نقل دریایی مسئول فقدان و خسارت وارد بر کالا است مگر اینکه ثابت کند فقدان و خسارت، مربوط به یکی از موارد استثنایی است (مواد ۳ و ۴ قواعد لاهه که همان مواد ۵۴ و ۵۵ قانون دریایی است)، بنابراین متصدی حمل و نقل دریایی دارای اماره مسئولیت است. او از مسئولیت بری نمی‌شود مگر در صورت اثبات یکی از موارد استثنایی. علاوه بر آن، مطابق رویه قضایی حاکم در حقوق فرانسه و انگلیس لازم است که متصدی رعایت احتیاط لازم را نیز ثابت نماید (۶).

به نظر این مؤلف، از آنجا که مطابق قواعد لاهه (و نیز قانون دریایی) اثبات رعایت احتیاط لازم به عهده متصدی است، در برخورد اولیه به نظر می‌آید که در معاهده لاهه

سیستم مبتنی بر تقصیر پذیرفته شده است. در حالیکه چنین نیست زیرا او با اثبات رعایت احتیاط لازم از مسئولیت مبری نمی‌شود بلکه لازم است که یکی از موارد استثنایی نیز ثابت شود. با اثبات هر یک از موارد استثنایی توسط متصدی اماره مسئولیت او حذف می‌شود. البته با اثبات هر یک از موارد استثنایی مالک کالا می‌تواند تقصیر متصدی و یا نمایندگان او را در ایجاد خسارت ثابت کند. به عبارتی دیگر، در همه موارد ارائه دلیل مخالف از طرف صاحب کالا پذیرفته شده به غیر از یک مورد که آن هم موردی است که در آن اشتباه دریانوردی^۱ مطرح است، زیرا اثبات این حالت موجب بری شدن قطعی متصدی حمل و نقل از مسئولیت است. قابل ذکر است که در معاهده لاهه (و در قانون دریایی) بالصراحه از ارائه دلیل مخالف سخن گفته نشده است اما دکترین و رویه قضایی کشورهای خارجی آن را تجویز می‌کنند(۷).

به نظر پروفیسور رودیر^۲ حسب موارد الف تا ع از بند ۲ ماده ۴ قواعد لاهه (ماده ۵۵ قانون دریایی ایران)^۳ متصدی در صورتی معاف از مسئولیت است که با تعیین علت ثابت کند علت یکی از موارد استثنایی است و به عبارتی دیگر، اماره مسئولیت وجود دارد. اما با توجه به بند خ از بند ۲ ماده ۴ قواعد لاهه (م ۵۵ ق.د.ا) کافی است که ثابت کند تقصیری مرتکب نشده و خسارت نیز ناشی از تقصیر او نیست(۸). وقتی که متصدی قادر به اثبات این امر نیست که علت خسارت یکی از موارد استثنایی است، باید تمامی شرایط واقعه را ثابت کند و نشان دهد که امکان دخالت تقصیر او یا مأموران او نیز نیست. بدین ترتیب به راه حلی می‌رسیم که در قالب اماره تقصیر و یا مسئولیت به تنهایی نمی‌گنجد، زیرا در نیمی از مسیر منطبق بر یکی و در نیم دیگر منطبق بر دیگری است و این امکان را به وجود می‌آورد که در عین حال بتوانیم بگوییم که متصدی مسئول خسارات با علت نامشخص است و یا معاف از آن می‌باشد(۹).

همان طوری که ملاحظه می‌شود اظهارنظرها در مورد ماهیت مسئولیت متصدی

۱. اشتباه دریانوردی متعاقباً در بند ۲ از بخش دو مورد بحث قرار گرفته است.

2. Rodière.

۳. قانون دریایی ایران از این پس با علامت اختصاری ق.د.ا معرفی می‌شود.

حمل و نقل دریایی هماهنگ نیست، با وجود این، نظر غالب بر وجود اماره مسئولیت برای متصدی حمل و نقل دریایی است.

دو. موارد معافیت از مسئولیت

مقصود از این موارد حالتی است که در صورت اثبات متصدی حمل و نقل دریایی مسئولیتی از بابت فقدان و خسارات وارده به کالا نخواهد داشت. این موارد در بند ۲ ماده ۵۵ ق.د.ا. (ماده ۴ قواعد لاهه) آمده است که به طور اجمال آنها را مرور می‌کنیم:

۱. قابلیت دریانوردی

مطابق ماده ۵۵ ق.د.ا. (ماده ۴ قواعد لاهه): ۱. کشتی و متصدی باربری هیچ‌کدام مسئول فقدان یا خسارت ناشی از عدم قابلیت دریانوردی نخواهد بود مگر آنکه از طرف آنها در آماده نمودن کشتی برای دریانوردی و تأمین احتیاجات آن از نظر کارکنان و تجهیزات و تدارکات کافی و مناسب کردن انبارها و سردخانه‌ها و کلیه قسمت‌های دیگر کشتی که کالا در آن حمل می‌شود و همچنین مواظبت حمل طبق بند یک ماده ۵۴ سعی و اهتمام کافی مبذول نشده باشد. هرگاه فقدان یا خسارت وارده در نتیجه عدم قابلیت دریانوردی باشد متصدی باربری و یا اشخاص دیگری که به استناد این ماده ادعای معافیت از مسئولیت می‌نمایند ملزم‌اند که اعمال سعی و مراقبت را از ناحیه خود ثابت کنند. ۲. کشتی و متصدی بار مسئول فقدان یا خسارت ناشی از علل مشروحه زیر نخواهند بود:

الف. غفلت و قصور و یا عمل فرمانده و کارکنان و راهنمایان و یا مأمور مجاز متصدی باربری هنگام دریانوردی و اداره امور کشتی....
و مطابق ماده ۵۴ ق.د.ا. (ماده ۳ قواعد لاهه): ۱. متصدی باربری مکلف است قبل از هر سفر و در شروع آن مراقبت‌های لازم را به شرح زیر به عمل آورد.

الف. کشتی را برای دریانوردی آماده کند.

ب. کارکنان و تجهیزات و تدارکات کشتی را به طور شایسته تهیه و فراهم آورد.

ج. انبارها و سردخانه‌ها و کلیه قسمت‌های دیگر کشتی را که برای حمل کالا مورد استفاده قرار می‌گیرد مرتب و آماده کند...

متصدی حمل و نقل دریایی جهت رهایی از مسئولیت به لحاظ عدم قابلیت دریانوردی کشتی نه تنها لازم است ثابت کند خسارت ناشی از عدم قابلیت دریانوردی کشتی است بلکه باید ثابت کند که در ابتدا و در شروع سفر رعایت مراقبت‌های لازم جهت قابلیت دریانوردی کشتی، تهیه کارکنان و تجهیزات کشتی و مرتب کردن انبارها و سردخانه‌ها و دیگر قسمت‌های کشتی برای حمل را به عمل آورده است. به عبارتی دیگر، عدم قابلیت دریانوردی فی نفسه علت معافیت از مسئولیت برای متصدی نیست (۱۰).

پر واضح است که محموله باید توسط کشتی‌ای حمل شود که دارای قابلیت پذیرش محموله و توان عبور از دریا را داشته باشد. در غیر این صورت متصدی مسئول خسارات وارده که ناشی از عدم قابلیت دریانوردی است، خواهد بود.

قابلیت دریانوردی واژه‌ای است که به مفهوم وسیع آن مد نظر بوده و عبارت است از آنچه برای انجام مأموریت کشتی با توجه به کالای مورد حمل و سفر تعیین شده لازم می‌باشد. به تعبیر پروفیسور رودیر در قابلیت دریانوردی، صلاحیت کشتی از جهات فنی، بازرگانی و دریانوردی مطرح است (۱۱). توجیه معافیت متصدی به لحاظ عدم قابلیت دریانوردی این است که کشتی‌ای که در دریا است اعمال کنترل متصدی به روی آن غیر ممکن است.

به نظر می‌رسد که مسئولیت متصدی در این مورد مطابق قانون دریایی (و قواعد لاهه) مبتنی بر تقصیر مفروض است، زیرا متصدی که متوسل به این مورد استثنایی می‌شود باید قبلاً ثابت کند که در قرار دادن کشتی در وضعیت قابلیت دریانوردی در ابتدا و در شروع سفر مرتکب تقصیری نشده و اعمال سعی و مراقبت را هم نموده است (بند ۱ ماده ۵۵ ق.د.ا. بند ۱ ماده ۴ قواعد لاهه). به عبارتی دیگر، با اثبات ورود ضرر از طرف

گیرنده فرضاً با عدم تسلیم کالا مطابق مندرجات بارنامه تمیز (بدون قید و شرط) از طرف متصدی به گیرنده مسئولیت متصدی حمل و نقل از جهت فقدان و یا خسارت وارد به کالا ثابت است، اما متصدی می‌تواند خلاف آن را با استناد به عدم قابلیت دریانوردی کشتی به عنوان یکی از موارد استثنایی اثبات کند که در این صورت لازم است مضافاً ثابت کند که کشتی در شروع سفر و قبل از حرکت برخوردار از قابلیت دریانوردی بوده و سعی و مراقبت نیز در طی سفر اعمال شده است. بنابراین به نظر می‌رسد که مطابق بند ۱ ماده ۵۵ ق.د.ا. بار اثبات دعوی از مدعی به مدعی علیه منتقل شده (۱۲) و برخلاف بعضی اظهارات این بند مفید این معنا نیست که مدعی مکلف به اثبات وجود خسارت در اثر عدم قابلیت دریانوردی است (۱۳). همچنین نیازی نیست به اینکه گیرنده کالا ثابت کند کشتی قبل از سفر و در شروع آن فاقد قابلیت دریانوردی بوده است (۱۴). بلکه صرف اثبات ورود ضرر برای مدعی ضرر (صاحب کالا) کافی است. اثبات عدم قابلیت دریانوردی کشتی و نیز اثبات اینکه کشتی در شروع سفر دارای قابلیت دریانوردی بوده و اعمال سعی و مراقبت در حین سفر نیز شده است، به عهده متصدی حمل و نقل است.

مطابق ماده ۵۴ ق.د.ا. (ماده ۳ قواعد لاهه): متصدی حمل و نقل مکلف

است قبل از هر سفر و در شروع آن مراقبت‌های لازم در آماده نمودن

کشتی، کارکنان و تجهیزات و قسمت‌های مختلف کشتی که جهت حمل

مورد استفاده قرار می‌گیرد به عمل آورد.

نکته قابل ذکر در رابطه با این ماده این است که محدوده «قبل از هر سفر و در شروع آن» چیست؟ مطابق ماده اخیرالذکر کشتی باید در دوره‌ای که از قبل از هر سفر آغاز می‌شود و به شروع سفر ختم می‌شود دارای قابلیت دریانوردی باشد، در غیر این صورت مسئولیت متصدی باربری قطعی است. قبل از هر سفر به قبل از بارگیری تعبیر شده است و شروع سفر نیز به زمانی اطلاق می‌شود که کشتی اسکله را ترک می‌کند. قبل از بارگیری زمانی است که کالا در اختیار متصدی حمل و نقل و یا نماینده او جهت حمل تحویل داده می‌شود و او رسید دریافت کالا را صادر می‌نماید. از این لحظه است که مسئولیت متصدی حمل و نقل جریان پیدا می‌کند. بنابراین متصدی مکلف است مراقبت‌های لازم در قابلیت دریانوردی کشتی از لحظه بارگیری و توقف تا لحظه ترک

لنگرگاه را به عمل آورد. کشتی در مرحله توقف نیز باید قابلیت لازم جهت پذیرش چیدن بار را داشته باشد و در یک سفر چند مرحله‌ای، قابلیت دریانوردی در شروع هر مرحله ملاک می‌باشد (۱۵).

۲. غفلت و قصور و یا اعمال فرمانده و کارکنان و راهنمایان و یا نماینده مجاز متصدی

هنگام دریانوردی و اداره امور کشتی

مطابق بند الف از بخش ۲ ماده ۵۵ قانون دریایی (بند ب از بخش ۲ ماده ۴ لاهه) یکی از موارد عدم مسئولیت متصدی حمل و نقل اشتباه دریانوردی فرمانده، کارکنان و نمایندگان مجاز متصدی حمل و نقل است. برخلاف اینکه گفته شده است، این مورد استثنایی «طبق اصل کلی است که کسی نباید مسئولیت خطای دیگران را غیر از خود خاطمی به عهده گیرد.» (۱۶) این مورد از موارد استثنایی برخلاف قاعده کلی در حقوق است که مطابق آن آمر مسئول اعمال نماینده خود و کسانی است که در خدمت او می‌باشند. توجیه این استثناء در حقوق دریایی وجود حوادث دریایی است که همواره کشتی موضوع برخورد با آن است و فرمانده دارای استقلال است و به تنهایی تصمیم می‌گیرد.

این مورد سابقاً تحت عنوان شرط قصور^۱ در بارنامه‌ها قید می‌شد که با کسب ارزش حقوقی به عنوان یکی از معافیت‌ها در قواعد لاهه و قانون دریایی پذیرفته شد. بنابراین اشتباه در دریانوردی و در اداره امور کشتی از طرف مأموران متصدی موجب مسئولیت متصدی حمل و نقل نیست، اما او مسئول خسارات ناشی از اشتباهات بازرگانی فرمانده، کارکنان و نمایندگان خود است.

در غیاب ضابطه‌ای مشخص جهت تشخیص اشتباه دریانوردی و اداره امور کشتی از اشتباه بازرگانی ملاک‌های متفاوتی عنوان شده و عملاً تفکیک موارد را از یکدیگر مشکل ساخته است. عنوان شده است که معیار تشخیص از موضوع دعوی قابل استنباط است، با این توضیح که اگر موضوع در ارتباط با نفع مستقیم کشتی باشد. به عنوان مثال

لنگر انداختن ناموفق باشد، در این صورت اشتباه در دریانوردی و اداره امور کشتی رخ داده است و اگر موضوع در ارتباط با کالای موجود در کشتی است، در این صورت اشتباه بازرگانی تلقی می‌شود. با این توضیح، اشتباه در وصل برق اگر در ارتباط با کار کشتی است، اشتباه در اداره کشتی و اگر مربوط به دستگاههای سرد کننده کالا است، اشتباه بازرگانی تلقی خواهد شد (۱۷). بنابراین طبیعت اشتباه حائز اهمیت است و نه شدت آن. یک اشتباه هر چند فاحش و به دریانوردی مرتبط باشد ممکن است بازرگانی تلقی شود زیرا منعکس کننده اشتباه متصدی است، به لحاظ عدم انجام دقت در انتخاب مأمور که در این صورت معافیت او پذیرفته نیست. به عبارتی دیگر، متصدی حمل و نقل مسئول خسارت ناشی از قصور و غفلت فرمانده مأموران خود در امر دریانوردی و اداره امور کشتی نیست، به شرط اینکه مطابق ماده ۵۴ مراقبت‌های لازم را به عمل آورده باشد. اصطلاحات مبهم و در بردارنده معانی گوناگون و قابل تفسیر هستند، به عنوان مثال در پاسخ به این سؤال که آیا اشتباه در بار چینی اشتباه دریانوردی است یا اشتباه بازرگانی، اتفاق نظر وجود ندارد. اظهار شده است که اشتباه در بار چینی غالباً اشتباه بازرگانی است. به این دلیل که برای تعیین نوع اشتباه باید زمان انجام عملیات در نظر گرفته شود و نه زمان وقوع حادثه و نوع آن. به عبارتی دیگر، هدف دنبال شده تعیین کننده نوع اشتباه است و نه نتیجه حاصله. بدین ترتیب اگر بار چینی ناقص کانتینرهای خالی به منظور حفظ تعادل کشتی در نظر گرفته شود، اشتباه دریانوردی است و اگر صرفاً یک عملیات ساده بارگیری باشد، اشتباه بازرگانی است (۱۸). قابل ذکر است که تفکیک اشتباه در دریانوردی از اشتباه در اداره امور کشتی حساسیت خود را از دست داده است زیرا برخلاف سابق، امروزه هر دو مورد از موارد استثنایی می‌باشند اما تفکیک این دو مورد از اشتباه بازرگانی حائز اهمیت ویژه است زیرا مورد اخیرالذکر از مستثنیات مسئولیت متصدی باربری محسوب نمی‌گردد (۱۹).

۳. آتش سوزی که به سبب فعل یا خطای متصدی باربری نباشد

مطابق بند ۲ از بخش ۲ ماده ۵۵ قانون دریایی (بند ۲ از بخش ۲ ماده

۴ قواعد لاهه) خسارت ناشی از آتش سوزی که به سبب فعل و یا

خطای متصدی باربری نباشد متوجه متصدی حمل و نقل نیست.

این مورد استثنایی از قواعد قدیمی در حقوق دریایی محسوب می‌شود. جهت استفاده از این مورد بر عهده متصدی حمل و نقل است که در ابتدا ثابت کند که مطابق ماده ۵۴، کشتی در ابتدای سفر دارای قابلیت دریانوردی بوده و خسارت ناشی از آتش سوزی است و برعهده صاحب کالا است که تقصیر متصدی را ثابت کند و بنابراین در صورت آتش سوزی با علت نامعلوم متصدی معاف از مسئولیت است. رویه‌های قضایی فرانسه، بلژیک، ایتالیا و آمریکا نیز به همین منوال است. برخلاف حقوق انگلیس که در آن متصدی در عین حال که باید آتش سوزی را ثابت کند، باید ثابت کند که در ایجاد آن هم نقشی نداشته است (۲۰).

پروفسور رودیر با انتقاد از روش انگلیسی آن را خلاف ساختار و مذاکرات قبل از تصویب قواعد لاهه می‌داند و اضافه می‌کند «ابتدائاً در قواعد لاهه فقط آتش سوزی پیش‌بینی شده بود، به پیشنهاد آمریکایی‌ها عبارت آخر بند اضافه شد. از این واقعه استاد رپیر^۱ نتیجه می‌گیرد که تفسیر متن با نگاه به حقوق آمریکا باید صورت گیرد. در حقوق این کشور در صورت آتش سوزی اثبات تقصیر متصدی به عهده صاحب کالا است، در نتیجه متصدی حمل و نقل در صورت آتش سوزی با علت نامعلوم معاف از مسئولیت است.» (۲۱)

برخلاف اینکه گفته شده، ایراد وارد بر مقررات لاهه (و نیز قانون دریایی) در این زمینه است که مشخص نیست بار اثبات دعوی به عهده کیست، (۲۲) به نظر می‌رسد که ایرادی وارد نباشد. زیرا متصدی حمل و نقلی که متوسل به معافیت از مسئولیت به لحاظ آتش سوزی می‌شود، باید قابلیت دریانوردی کشتی را در ابتدای سفر ثابت کند و بر عهده صاحب کالا است که با تعیین علت آتش سوزی تقصیر متصدی را ثابت کند و الاً متصدی معاف از مسئولیت خواهد بود.

1. Ripert.

۴. موارد عامل خارجی

مطابق بندهای ج، د، و، ه، ز، ح، ی و ک از بخش ۲ ماده ۵۵ قانون دریایی ایران (بندهای ج، د، ه، ز، ح، ی، ک، ه از بخش ۲ ماده ۴ قواعد لاهه) این موارد عبارتند از: خطرات و حوادث خطرناک و یا سوانح دریا و آب‌های قابل کشتیرانی، بلیات طبیعی^۱، عملیات دشمنانه جامعه^۲، جنگ و نتایج آن، بازداشت یا متوقف شدن کشتی در نتیجه اقدامات قهریه یا به سبب امر یا عمل حکام یا مردم یا مقامات قضایی، محدودیت‌های قرنطینه، اعتصاب و یا بستن کارگاه‌ها و یا خودداری و یا جلوگیری از کار به طور کلی و جزئی به هر علتی که باشد و شورش و یا اغتشاش.

مطابق قانون دریایی و قواعد لاهه، وقتی که خسارت ناشی از موارد اخیرالذکر است متصدی معاف از مسئولیت است.

این موارد در حقوق فرانسه تحت عنوان کلی قوه قاهره مطرح می‌باشند. به عبارتی دیگر، موارد مذکور مثال‌هایی از قوه قاهره می‌باشند. اما قانون دریایی به تبعیت از قواعد لاهه به سبک انگلیسی به ذکر هر یک از موارد پرداخته است. متصدی می‌تواند با اثبات هر یک از موارد مذکور از مسئولیت بری شود، اگر چه در حقوق فرانسه قائل به این هستند که متصدی علاوه بر اثبات هر یک از موارد باید ثابت کند که مورد غیر قابل پیش بینی، غیر قابل دفع و نسبت به متصدی جنبه خارجی داشته است (۲۳). با این بینش است که رویه قضایی فرانسه وجود طوفان با شدت ۸ درجه در ماه نوامبر و در سواحل آفریقای جنوبی را قابل پیش بینی تلقی کرده و یا غارت کشتی در خلیج لاٹوس را به عنوان عملیات دشمنان جامعه محسوب نکرده، زیرا در آن منطقه انجام چنین اعمالی نادر نیست (۲۴).

متصدی حمل و نقل دریایی در تمسک به این موارد استثنایی باید دارا بودن قابلیت دریانوردی کشتی در ابتدای سفر و رعایت احتیاطات لازم را ثابت کند. قابل ذکر است که خطرات و سوانح دریایی صرفاً به دریا محدود نمی‌شود، بلکه آبهای قابل کشتیرانی و

1. Act of God.

2. Act of public enemies. منظور از ذکر این عبارت اشاره به راهزنان و دزدان دریایی است.

کانال‌ها را نیز در بر می‌گیرد. بلیات طبیعی خطرانی است که ممکن است علاوه بر دریا در خشکی نیز رخ دهد. جنگ اعم از آنکه جنبه داخلی داشته باشد یا خارجی و آثار آن مثل ایجاد محاصره دریایی از موارد معافیت می‌باشد. عمل دشمنان جامعه اعم از آنهایی که با دولت در جنگ هستند و یا با جامعه بشری، مثل دزدان دریایی را در بر می‌گیرد. بازداشت کشتی به هر منظور به شرط اینکه متصدی موجبات بازداشت را فراهم ننموده باشد از موارد معافیت است. اعتصاب و تعطیلی کارگاه با هر انگیزه و به هر علتی به شرط اینکه تخلف متصدی حمل و نقل در انجام وظایفش موجد آن نباشد، از شروط معافیت است.^۱ بلوا، شورش، قیام جمعی و اقدامات قهرآمیز که سالب امنیت و نظم عمومی می‌باشند از موارد عدم مسئولیت متصدی است.

۵. عیب مخفی و نقایص ذاتی و تقصیر فرستنده

ماده ۵۵ بخش ۲ بندهای: ن، و س که همان بندهای م، ن و س ماده ۴ قواعد لاهه است:
- کسر و کمبود وزن و حجم کالا و هر نوع خسارت دیگری که از معایب مخفی، ماهیت و نقایص ذاتی کالا ناشی گردد.

- نقایص بسته‌بندی کالا

- نقایص و یا کامل نبودن علائم و مشخصات.

عیب ذاتی در رابطه با طبیعت کالا و از مختصات آن است که سفر دریایی موجب خرابی آن می‌شود، و عیب مخفی عیبی است که قبل از حمل مخفی بوده ولی پس از حمل هویدا می‌شود. چنانچه خسارت ناشی از ویژگی کالا باشد که متصدی قادر به پیش‌بینی آن نیست، مطابق قانون دریایی (و معاهده لاهه) متصدی از مسئولیت مبری است.

غالباً عیب ذاتی با علت دیگری همراه است، در این صورت چنانچه اشتباه همراه مثلاً اشتباه در بسته‌بندی باشد، برائت متصدی سهل‌تر و چنانچه اشتباه همراه اشتباهی

۱. در بارنامه‌ها شرطی که معروفیت دارد به کاسپانیا گنج‌انیده می‌شود. این شرط مربوط به اعتصاب است، با این توضیح که اگر کشتی در بندر تخلیه مواجه با اعتصاب شد مجاز به تخلیه بار در بندر دیگر می‌باشد.

از طرف متصدی باشد، برائت او سخت تر خواهد بود (۲۵).

یکی از اشکال معرفی شده عیب ذاتی کسر و کمبود وزن و حجم کالا است که عادی است. در این حالت به کیفیت کالا لطمه ای وارد نمی شود، اما وزن یا حجم آن کاهش می یابد. برنجی که در قطب در آب و هوای مرطوب حمل شده، و بنابراین سنگین می باشد، در مقصد به واسطه بخار شدن نم آن کاهش وزن پیدا می کند. مطابق عرف دریایی در حد معینی که حسب مسیر، زمان حمل و نوع کالا تعیین می شود، این کاهش وزن و حجم مجاز تلقی گردیده است. بنابراین صاحب کالا حق مراجعه به متصدی را از بابت کاهش حجم و وزن که به لحاظ موانع مسیر می باشد ندارد. کاهش وزن و حجم به لحاظ مشکلات مسیر امری عادی است، بنابراین متصدی تکلیف به هیچ گونه اثباتی ندارد. اما سؤالی که می تواند مطرح شود این است که اگر خسارت وارده بیش از مقدار تعیین شده جهت موانع مسیر باشد، آیا بخش مربوط به موانع مسیر از کل خسارت قابل کسر است؟ به عقیده پروفیسور رودیر سنگینی خسارت اماره وجود زیان ناشی از موانع مسیر را از بین می برد و موانع مسیر فاقد اثر می شود، در حالی که به نظر پروفیسور رمون گویو اگر متصدی از امتیازی در وضعیت عادی بهره مند است دلیلی بر عدم بهره مندی او در حالتی که بار دچار مشکل شده است، نیست (۲۶).

فرستنده ای که بار را بدون بسته بندی و یا با بسته بندی ناقص و یا با علائم و مشخصات ناکافی تحویل متصدی داده باید عواقب آن را تحمل کند. اشتباه در بسته بندی که امری شایع می باشد حسب عرف شغلی و طبیعت کالا باید ارزیابی شود. بدین ترتیب گفته شده که قرار دادن بعضی کالاها در حالت روبه روی یک اشتباه است. سرزنشی که غالباً به فرستنده می شود این است که کانتینر را بد پر کرده یا بد چیده است یا فضای لازم را برای تهویه در نظر نگرفته است. اشتباه بارچینی غالباً موجب برائت متصدی از مسئولیت است.

فرستنده مسئول خسارات ناشی از اشتباه خود و عیوب ذاتی کالا به کشتی و کالاهای دیگر است.

۶. عیوب مخفی که با دقت کافی قابل کشف نباشند

یکی دیگر از موارد استثنا، عیب مخفی کشتی است که از یک بررسی دقیق توسط شخص ماهر پوشیده ماند. این مورد با توجه به پیچیدگی‌ها و تحولی که در زمینه ساخت و ساز صورت گرفته قابل توجه است. جهت اثبات عیب مخفی لازم است که متصدی ثابت کند که اولاً عیب وجود دارد و ثانیاً عیب از یک بازرسی دقیق مخفی شده است، و این امر تاییدی بر مخفی بودن عیب محسوب می‌شود. پاسخ برخی به این سؤال که آیا عیوب مخفی کشتی عیوب وسایل بارگیری را شامل می‌شود، مثبت است.

۷. نجات و مجاهدت برای نجات جان افراد و یا اموال در دریا (بندل از بخش ۲ ماده

۵۵ قانون دریایی و یا بندل از بخش ۲ ماده ۴ قواعد لاهه)

یکی از قواعد قدیمی که بیانگر همبستگی در دریا است، معافیت متصدی حمل و نقل از تحمل خسارت ناشی از تغییر مسیر برای نجات افراد و یا اموال در دریا است. در غیر این صورت همیاری در دریا کلمه‌ای بیهوده خواهد بود. کمترین پیامد اقدام برای نجات افراد و یا اموال در دریا، انحراف از مسیر توافقی و یا مسیر مناسب و معقول و تأخیر در تحویل است که متصدی از این جهات در صورتی که انحراف معقول باشد فاقد مسئولیت است. فدا کردن برخی اموال در کشتی برای نجات اموالی که دارای ارزش کمتری هستند اقدام معقول و متعارف محسوب نمی‌شود.

۸. علل دیگر غیر از موارد استثنایی عنوان شده که ناشی از تقصیر متصدی و مأموران

او نیست

مطابق بند ف از بخش ۲ ماده ۵۵ ق.د.ا. (بندخ بخش ۲ ماده ۴ قواعد لاهه): متصدی پاسخگویی خساراتی نیست که ناشی از علت دیگری که از فعل و یا تقصیر متصدی باربری و یا فعل و یا تقصیر عامل یا مأمور مجاز او ناشی نشده باشد ولی در این مورد متصدی باربری و عامل و یا مأمور مجاز او باید ثابت کند که تقصیر و فعل آنان تأثیری در

فقدان و خسارت و زیان وارده نداشته است.^۱

به نظر استاد رودیر این بند حیوان عجیبی است که طبع حقوقی لاتین را می آزارد (۲۷). در موارد قبلی جهت رهایی از مسئولیت برای متصدی کافی است که ثابت کند خسارت ناشی از علتی است که در یکی از موارد استثنایی قبلی قرار دارد و البته مطابق رویه قضایی باید رعایت احتیاط را نیز از طرف خود ثابت کند. اما در این مورد باید علت وقوع واقعه را مشخص کند و نشان دهد که امکان ارتکاب عمل و یا تقصیری از طرف خود او و نمایندگان او در وقوع واقعه وجود ندارد.

حسن این بند این است که اگر علت خسارت یکی از موارد استثنایی نباشد و ضمناً متصدی و مأموران او نیز نقشی در ایجاد خسارت نداشته باشند، مثلاً خسارت بر اثر انفجار و یا سرقت ایجاد شده باشد، مطابق این بند متصدی از مسئولیت بری خواهد بود (۲۸).

سه. اعتبار شروط (رزرو)^۲

مطابق بند ج از بخش ۳ ماده ۵۴ ق.د.ا. (بند ج بخش ۳ ماده ۳ قواعد لاهه): متصدی باریبری ملزم نیست که در بارنامه دریایی علائم یا مقدار وزنی را قید نماید که صحت آنها به جهات موجه مشکوک باشد و یا وسیله مناسب برای رسیدگی به صحت آنها را در اختیار نداشته باشد.

بنابراین در حالتی که متصدی به دلیل موجهی در صحت اظهارات فرستنده تردید کند و یا به دلیل نداشتن وسیله مناسب جهت کنترل اظهارات فرستنده می تواند متوسل به شرط شود. اگر چه در حمل و نقل دریایی به طور سنتی معمول شده است که شروطی نظیر طبق اظهارات توسط متصدی در بارنامه ها وارد شود و مؤلفین آن را فاقد اعتبار تلقی کنند (۲۹). همان طوری که ملاحظه می شود، مطابق قانون دریایی و (قواعد لاهه) و

۱. تنها تفاوتی که بین قواعد لاهه و قانون دریایی در خصوص این بند وجود دارد این است که عبارت «ناشی نشده باشد» در قانون دریایی بر اثر اشتباه ناشی شده باشد تایپ شده است.

برخلاف آنچه گفته شده (۳۰) ذکر دلایل وجود شک و تردید و نداشتن وسیله مناسب جهت بررسی اظهارات در بارنامه توسط متصدی الزامی نیست (۳۱). با این توضیح که مطابق قانون دریایی و قواعد لاهه متصدی مجاز به ارائه این دلایل در زمانی پس از قید شرط می‌باشد اما در حقوق برخی کشورها از جمله فرانسه عدم قید دلایل در هنگام تحریر شرط موجب بی‌اعتباری شرط است. و ارائه آن در زمانی پس از قید در بارنامه پذیرفته نیست.^۱

مؤلفین شروط را به دو دسته معتبر و غیرمعتبر تقسیم می‌کنند. موقعی شرط معتبر تلقی می‌شود که مکتوب بوده و در بارنامه قید شده و دارای تاریخ باشد، با توجه به این نکته که با عدم تصریح تاریخ، تاریخ بارنامه تاریخ شرط خواهد بود. ضمناً، قلمرو شروط می‌تواند علاوه بر عیوب پیدا عیوب پنهان^۲ را نیز شامل شود.

به هر حال اولین اثر وجود شرط در بارنامه این است که اماره دریافت صحیح و سالم بودن کالا توسط متصدی را زایل می‌کند و نیز اثر حقوقی اخطاریه^۳ گیرنده کالا را به متصدی در صورت فقدان یا خسارت وارد به کالا در حدی که موضوع آن با موضوع شرط اعمال شده توسط متصدی مطابقت دارد خنثی و منتفی می‌کند. به عبارتی دیگر اثر شروط در بارنامه این است که اماره‌ای تلقی می‌شود بر ورود خسارت به کالا قبل از تحویل آن به متصدی، یعنی بار اثبات دعوی در وقوع خسارت به عهده گیرنده قرار می‌گیرد. در این حالت، به عهده‌گیرنده است که ثابت کند خسارت در طی مدت حمل توسط متصدی به کالا وارد شده است (۳۲).

قابل ذکر است که با توجه به مفهوم مخالف بندهای ۱ و ۲ ماده ۵۵ قانون دریایی (بندهای ۱ و ۲ ماده ۴ قواعد لاهه) متصدی حمل و نقل دریایی موظف به پرداخت غرامت فقدان یا خسارت ناشی از مواردی غیر از موارد استثنا و عدم قابلیت دریانوردی

۱. مطابق قانون دریایی فرانسه مصوب ۱۸ ژوئن ۱۹۶۶ ذکر دلایل تردید در بارنامه الزامی است.

۲. عیب پنهان عیبی است که از حواس شخص صلاحیتدار مخفی بماند.

۳. این اخطاریه در مورد خسارات آشکار همزمان با تحویل و در مورد خسارات پنهان ظرف سه روز پس

از تحویل به گیرنده باید صورت گیرد (م ۶ ق.د.ا.).

کشتی است. خسارت اعم است از کسر ارزش دارایی فرد خسارت دیده و فوت منفعت. بنابراین این سؤال مطرح می‌شود که آیا مطابق قانون دریایی (و قواعد لاهه) خسارات معنوی و اقتصادی قابل جبران هستند؟ مطالبه خسارات معنوی با توجه به تبصره ۲ ماده ۵۱۵ ق.آ.د.م. مصوب ۱۳۷۹^۱ و خسارات اقتصادی مثل توقف تولید یک کارخانه در مدت معین، از دست دادن بازار و سفارش و غیره با توجه به سیاق عبارات قانون دریایی - «خسارت ناشی از موارد قابل انتساب به متصدی...» - جای تأمل است.

مسئله دیگری که در زمینه جبران خسارت در قانون دریایی (و قواعد لاهه) به سکوت برگزار شده، مسئله خسارت ناشی از تأخیر در تحویل کالا است. در غیاب قاعده‌ای صریح در این زمینه، برخی با استناد به بند ۲ ماده ۳ قواعد لاهه (بند ۲ ماده ۵۴ ق.د.ا.) که تصریح دارد بر اینکه متصدی حمل و نقل موظف است به طور شایسته و با دقت محمولات را بارگیری، جابه‌جا، انبار، حمل، محافظت، مواظبت و تخلیه نماید، سعی کرده‌اند خسارت ناشی از تأخیر را نیز مشمول معاهده لاهه قرار دهند (۳۳).

در حقوق انگلیس مسئله تأخیر در تحویل به مثابه تغییر مسیر غیر معقول تلقی شده و در صورتی که انحراف غیر معقول موجب ورود خسارت شده باشد، متصدی حمل و نقل مسئول است (۳۴). اما دکترین بر این است که خسارت ناشی از تأخیر مشمول قواعد لاهه (قانون دریایی) نبوده و تابع قواعد عام حقوق و آزادی قراردادی است. بنابراین شرط عدم مسئولیت در این زمینه صحیح است. در حقوق داخلی وفق مواد ۲۲۱ ق.م. و ۵۱۵ ق.آ.د.م. مصوب ۱۳۷۹ متصدی ملزم به جبران خسارات ناشی از تأخیر در انجام تعهد خواهد بود، اعم از اینکه این خسارت کسری در مقدار و یا در ارزش کالا باشد. به نظر می‌رسد که نقش موعد در قرارداد حمل و نقل همچون دیگر انواع قراردادها بر حسب مورد دارای آثار گوناگون باشد (۳۵). به هر حال عدم وضع قواعد جامع در قانون دریایی (و قواعد لاهه) در زمینه تأخیر از نقاط ضعف این قوانین به حساب می‌آید.

پس از بررسی اجمالی مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی و موارد عدم آن

۱. به نظر برخی تبصره یاد شده ناظر به خسارت عدم‌النفع احتمالی است و نه مسلم. ماده ۹ قانون آیین دادرسی کیفری مصوب ۱۳۷۸ مؤید این نظر است.

وفق قانون دریایی و قواعد لاهه، نگاهی به قواعد هامبورگ از این دیدگاه بی‌تردید راهگشا است.

گفتار دوم. مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی و موارد عدم آن در

قواعد هامبورگ

یک. مبنای مسئولیت

مطابق بند ۱ ماده ۵ قواعد هامبورگ: متصدی حمل و نقل مسئول زیان ناشی از تلف، خسارت وارده به کالا و همچنین تأخیر در تحویل آن است. چنانچه واقعه موجب تلف، خسارت یا تأخیر، طی مدتی که حسب ماده ۴ کالا تحت حفاظت متصدی حمل و نقل بوده، رخ داده باشد، مگر اینکه متصدی ثابت کند که خود او یا مأموران یا نمایندگان او کلیه اقداماتی که به طور معقول جهت احتراز از واقعه و عواقب آن لازم بوده به عمل آورده‌اند.

و نیز مطابق تفاهم‌نامه معاهده هامبورگ مسئولیت متصدی حمل و نقل تحت این کنوانسیون مبتنی است بر اصل تقصیر یا خطای مفروض. بدین معنی که حسب قاعده کلی اثبات ادعا به عهده متصدی حمل و نقل است اگر چه در بعضی موارد مقررات کنوانسیون این قاعده را تغییر داده است.

بنابراین متصدی در رسانیدن سالم کالا به مقصد دارای مسئولیت است و او از این مسئولیت بری نمی‌شود مگر با اثبات اینکه او و نمایندگان او رعایت اقدامات معقول را نموده‌اند. در این صورت با توجه به فرمول انتخابی در معاهده هامبورگ پاسخ به این سؤال که آیا مسئولیت متصدی مبتنی است بر تقصیر مفروض و یا اینکه مطلق است، بین پژوهشگران اختلاف نظر وجود دارد. برخی مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی را مطابق قواعد هامبورگ نزدیک به مسئولیت متصدی حمل و نقل هوایی مطابق بند ۱ ماده ۱۸ قواعد ورشو دانسته و فرض مسئولیت را برای متصدی حمل و نقل دریایی قائلند (۳۶). و بسیاری دیگر همچون پروفیسور رودیر و رمون گویو مسئولیت متصدی را مبتنی بر تقصیر مفروض می‌دانند (۳۷). لازم به ذکر است که تفاوت در فرض مسئولیت و فرض تقصیر این است که در اولی متصدی در صورتی بری از مسئولیت می‌شود که قوه

قاهره و یا موارد خارجی غیر قابل انتساب به خود را ثابت کند و در فرض تقصیر متصدی از مسئولیت بری می شود، در صورتی که بی تقصیری خود را ثابت کند. در حالیکه مطابق بند ۱ ماده ۵ متصدی در صورتی معاف از مسئولیت است که رعایت اقدامات معقول از طرف خود و نمایندگان خود را ثابت کند. منشأ اختلاف نظرها اصطلاح انتخابی در معاهده هامبورگ، یعنی «رعایت اقدامات معقول جهت احتراز از واقعه و عواقب آن» است. برای اثبات اینکه رعایت اقدامات معقول جهت احتراز از واقعه خسارت را انجام شده است، به نظر می رسد که متصدی ملزم به تعیین علت خسارت است. منطقاً و عملاً هم متصدی در موقعیت بهتری قرار دارد تا صاحب کالا برای تشخیص و تعیین علت واقعه خسارت زاء و بدین ترتیب او مسئول خسارات با منشأ نامعلوم خواهد بود. شدت و یا ملایمت میزان مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی مطابق معاهده هامبورگ بستگی به تفسیری خواهد داشت که رویه قضایی از اصطلاح اقدامات معقول به عمل خواهد آورد.

به هر حال به نظر می رسد که معاهده هامبورگ در مقایسه با قانون دریایی ایران (و قواعد لاهه) دارای این امتیاز است که قاعده مسئولیت در قالبی ساده اگر چه قابل تفسیر بیان شده و موارد استثنایی هفده گانه نیز حذف شده اند. البته نباید دچار توهم شد، زیرا بعضی از موارد یاد شده به شکلی در قواعد هامبورگ نیز حفظ شده اند. یکی از این موارد مساعدت در دریا است (بند ۴ ماده ۵). مورد دیگر خطرات ناشی از حمل حیوانات زنده یعنی عیب ذاتی (بند ۵ ماده ۵) و نیز آتش سوزی بر اساس سیستم تقصیر بنا شده است (بند ۴ ماده ۵).

دو. موارد استثنایی

اگر چه مطابق قواعد هامبورگ مسئولیت با عبارت کلی «رعایت اقدامات معقول» عنوان شده است اما باید توجه داشت که مطابق همین قاعده کلی متصدی جهت رهایی از مسئولیت باید واقعه خسارت را ثابت کند و معافیت او در صورتی خواهد بود که این واقعه به طبیعت کالا، بسته بندی، اعتصاب، عیب مخفی کشتی مربوط شود. به عبارتی دیگر، معافیت از مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی عملاً از طریق اثبات وقایعی

خواهد بود که مطابق قانون دریایی (قواعد لاهه) موارد استثنایی نامیده می‌شوند (۳۸). البته با توجه به پیشرفت‌های فنی صورت گرفته در زمینه دریانوردی و به لحاظ اینکه کشتی از این جهت کمتر موضوع خطرات قرار می‌گیرد، معافیت ناشی از اشتباه دریانوردی در قواعد هامبورگ حذف شده است (۳۹). بنابراین موارد عدم مسئولیت متصدی حمل و نقل مطابق قواعد هامبورگ در موارد خاص عبارت است از:
آتش‌سوزی، حمل حیوانات زنده، مساعدت دریایی و حمل به روی عرشه کشتی.

۱. آتش‌سوزی

مطابق بند ۴ ماده ۵ قواعد هامبورگ: الف. متصدی حمل و نقل در موارد ذیل مسئول است:

یک. فقدان یا خسارت وارد به کالا و یا تأخیر در تحویل که ناشی از حریق باشد، در صورتی که خواهان ثابت نماید که حریق ناشی از تقصیر یا غفلت متصدی حمل و نقل یا نمایندگان او بوده است.
دو. فقدان، خسارت یا تأخیر در تحویل در صورتی که از طرف خواهان ثابت شده باشد که ناشی از تقصیر یا غفلت حمل و نقل‌کننده مأموران یا نمایندگان او در اتخاذ تدابیر معقول جهت اطفاء و جلوگیری از حریق یا کاهش عواقب آن بوده است.

ب. در حالتی که حریق در کشتی موجب تضييع کالا شود، بنا به تقاضای خواهان یا متصدی حمل و نقل و به منظور تعیین علت و نحوه آتش‌سوزی یک بازرسی مطابق با رویه مرسوم کشتیرانی به عمل خواهد آمد و به تقاضای خواهان یا متصدی حمل و نقل نسخه‌ای از گزارش کارشناسی در اختیار متصدی حمل و نقل و یا خواهان گذارده خواهد شد.

بنابراین مطابق قواعد هامبورگ، و برخلاف عنوان بند ۴ از ماده ۵ که مسئولیت متصدی حمل و نقل را مطرح می‌کند، متصدی حمل و نقل در حالت کلی مسئول فقدان و خسارات و تأخیر در تحویل ناشی از حریق نیست، مگر اینکه صاحب کالا تقصیر

متصدی و یا مأموران او را در آتش سوزی و یا در اتخاذ تدابیر معقول جهت جلوگیری و کاهش عواقب آن به اثبات رساند. برخی از ناهاهنگی بند ۴ ماده ۵ قواعد لاهه گلابیه کرده‌اند، زیرا عنوان متن در باب مسئولیت متصدی است ولی محتوا حکایت از عدم مسئولیت او دارد (۴۰). به هر حال مطابق قواعد هامبورگ آتش سوزی یکی از موارد عدم مسئولیت متصدی است، مگر اینکه مالک کالا تقصیر متصدی و یا مأموران او را در ایجاد و یا اتخاذ تدابیر معقول جهت جلوگیری و کاهش عواقب آن به اثبات رساند. بنابراین متصدی پاسخگویی خسارات ناشی از آتش سوزی با منشأ نامعلوم نیست که از این جهت قواعد هامبورگ قابل انتقاد است. به علاوه با توجه به اینکه آوردن دلیل در این زمینه آسان نیست و بر عهده صاحب کالا گذاشته شده است، یعنی کسی که هنگام بروز آتش سوزی غایب است، انتقاد شدت بیشتری به خود می‌گیرد. به هر حال در این رابطه قواعد هامبورگ در مقایسه با قانون دریایی ایران (و قواعد لاهه) از این جهت که تقصیر متصدی حمل و نقل را اعم از تقصیر خود او و نمایندگان و مأموران او می‌داند، آورده‌ای قابل توجه است.

۲. حمل حیوانات زنده

مطابق بند ۵ ماده ۵ قواعد هامبورگ: «در مورد حمل حیوانات زنده متصدی حمل و نقل مسئول تلف، خسارت یا تأخیر در تحویل که ناشی از خطرات ویژه مربوط به این قبیل ترابری‌ها است نخواهد بود، مشروط بر اینکه متصدی ثابت کند که حسب رهنمودهای فرستنده که در ارتباط با حیوانات به او داده شده، عمل نموده است و اینکه در اوضاع و احوال مربوط، تلف خسارت یا تأخیر قابل انتساب به این خطرات ویژه می‌باشد. در این حالت فرض بر این خواهد بود که تلف، خسارت یا تأخیر وارده ناشی از آن خطرات بوده است مگر اینکه ثابت گردد تلف، خسارت یا تأخیر در تحویل کلاً یا جزاً ناشی از تقصیر متصدی حمل و نقل یا مأموران و نمایندگان او بوده است.»

همان‌طوری که ملاحظه می‌شود قواعد هامبورگ حمل حیوانات زنده را به عنوان

یکی از موارد استثنایی ضابطه‌مند کرده است، برخلاف قانون دریایی ایران (و قواعد لاهه) که صراحتاً مورد را از قلمرو اجرایی خود حذف نموده است (۴۱).

بنابراین، در حالت کلی متصدی حمل و نقل دریایی مسئول خسارات ناشی از حمل حیوانات زنده و تأخیر و تحویل آن است مگر اینکه ثابت کند خسارات ناشی از خطرات ویژه این قبیل ترابری‌هاست (عیب ذاتی) و مطابق دستورات فرستنده عمل شده است. در این صورت باز هم عدم مسئولیت متصدی حمل و نقل قطعی نیست، زیرا صاحب کالا می‌تواند تقصیر متصدی و یا مأموران او را در ایجاد خسارت ثابت کند.

۳. مساعدت دریایی

مطابق بند ۶ ماده ۵ قواعد هامبورگ: «بجز خسارت مشترک متصدی حمل و نقل در مورد تلف، خسارت یا تأخیر در تحویل که ناشی از تدابیر اتخاذ شده برای نجات افراد یا ناشی از تدابیر متعارف اتخاذ شده برای نجات اموال در دریا باشد، مسئولیتی ندارد.»

برخلاف قانون دریایی ایران (و قواعد لاهه) که تفکیکی بین نجات اموال و اشخاص در دریا قائل نشده است، معاهده هامبورگ متصدی حمل و نقل را از بابت خسارات ناشی از اقدامات برای نجات اموال در دریا در صورتی معاف می‌داند که اقدامات انجام شده متعارف و معقول باشد، اما متصدی را از مسئولیت ناشی از خسارات هر نوع اقدام برای نجات افراد در دریا مبری قرار می‌دهد. پر واضح است که در این مورد ارتکاب اشتباه از طرف متصدی و یا نمایندگان او می‌تواند موجب مسئولیت او شود.

۴. حمل کالا روی عرشه

مطابق ماده ۹ قواعد هامبورگ:

۱. متصدی حمل و نقل مجاز به حمل کالا به روی عرشه نیست، مگر اینکه این نوع حمل به موجب توافق با فرستنده یا عرف تجاری مربوط یا به تجویز مقررات حاکم صورت گیرد.
۲. چنانچه متصدی حمل و نقل و فرستنده توافق کنند که کالا باید یا

می‌تواند به روی عرشه حمل‌گردد، حمل و نقل‌کننده باید در بارنامه و یا مدرک دیگری که دلالت بر قرارداد حمل و نقل دریایی دارد، متذکر این مضمون گردد. در صورت عدم وجود چنین عبارتی اثبات وجود توافق قبلی مبنی بر حمل کالا به روی عرشه به عهده حمل و نقل‌کننده است مع هذا او حق استناد به توافق مزبور در مقابل اشخاص ثالث از جمله گیرنده کالا که بارنامه را با حسن نیت متصرف شده است ندارد.

۳. هرگاه کالا برخلاف مفاد بند ۱ این ماده به روی عرشه حمل شده باشد یا هنگامی که متصدی حمل و نقل به موجب بند ۲ این ماده قادر نیست به توافقی مبنی بر حمل کالا به روی عرشه استناد کند، متصدی حمل و نقل علی‌رغم مفاد بند ۱ ماده ۵، مسئول تلف، خسارت و همین‌طور تأخیر در تحویل که منحصراً ناشی از حمل کالا به روی عرشه است، می‌باشد. میزان مسئولیت نامبرده برحسب مورد مطابق مقررات ماده ۶ یا ۷ این کنوانسیون تعیین می‌گردد.

۴. حمل کالا به روی عرشه، برخلاف توافقی که صریحاً مقرر می‌دارد کالا باید در داخل کشتی حمل‌گردد، به‌عنوان تعدی یا تفریط از طرف متصدی حمل و نقل به مفهوم مفاد ماده ۸ تلقی می‌شود.

حمل کالا به روی عرشه دارای مزایا و معایب خاص خود است، از یک طرف کالا در معرض هوای بد و سقوط به دریا قرار دارد و از طرف دیگر قرار دادن کالاهای حجیم به روی عرشه راحت‌تر است. مضافاً اینکه برخی محموله‌ها به‌طور سنتی به روی عرشه حمل می‌شوند مثل حیوانات زنده.

مطابق بند ۳ ماده ۵۲ ق.د.ا (بند ج ماده ۱ قواعد لاهه): «... حیوانات زنده و بارهایی که بر طبق مفاد قرارداد باربری باید روی عرشه کشتی حمل شوند و عملاً هم بدین ترتیب حمل شده باشند» (۴۲) مشمول قانون دریایی (و قواعد لاهه) نخواهد بود.

بنابراین حمل کالا به روی عرشه از قلمرو اجرایی قانون دریایی و قواعد لاهه خارج است و این یکی از نقاط ضعف قانون دریایی است، زیرا یکی از ضروریات حمل و نقل

دریایی امروز حمل به روی عرشه است که پروتکل ۱۹۶۸ نیز در این مورد ساکت است. قواعد هامبورگ در پاسخ به این نیاز حمل و نقل دریایی طی ماده ۹ حمل به روی عرشه را ضابطه مند می‌کند. مطابق بند ۲ این ماده اثبات تجویز حمل به روی عرشه به عهده متصدی حمل و نقل است که با درج در بارنامه و یا سند دیگری که حکایت از قرارداد باربری دریایی کند و یا به نحو دیگر قابل اثبات است. در این صورت یعنی در حالت حمل کالا به روی عرشه به طور صحیح متصدی حمل و نقل مسئول خساراتی که مشخصاً ناشی از حمل به روی عرشه است، نخواهد بود. اما در صورت حمل کالا به روی عرشه به طور ناصحیح یعنی در حالتی که توافقی وجود نداشته باشد و یا عرف تجاری و قواعد آن را تجویز نکند و با وجود این کالا به روی عرشه حمل شود، متصدی حمل و نقل مطابق قواعد هامبورگ دارای مسئولیت قطعی و برخوردار از سقف غرامت مقرر در این قواعد خواهد بود، یعنی امکان اثبات اتخاذ تدابیر لازم جهت احتراز از واقعه و کاهش عواقب آن را نخواهد داشت. در حالتی که برخلاف توافق قراردادی، کالا به روی عرشه حمل گردد مرتکب تعدی و تفریط به مفهوم ماده ۸ معاهده شده دارای مسئولیت قطعی و تمام خواهد بود، یعنی محروم از برخوردارگی از سقف غرامت مطابق ماده ۸ معاهده خواهد بود.

با اثبات هریک از موارد اخیرالذکر (۱، ۲، ۳، ۴) توسط متصدی برائت او از مسئولیت قطعی نیست زیرا صاحب کالا می‌تواند ثابت کند که خسارت ناشی از تقصیر متصدی است. اما به نظر می‌رسد که ارائه دلیل طبق بند ۱ ماده ۵ قواعد هامبورگ موجب برائت قطعی متصدی حمل و نقل از مسئولیت است، زیرا اثبات اتخاذ تدابیر معقول جهت احتراز از واقعه با ارتکاب تقصیر توسط متصدی منافات دارد.

قابل ذکر است، برخلاف قانون دریایی (قواعد لاهه) که متصدی را مسئول فقدان و خسارت ناشی از موارد قابل استناد به متصدی می‌داند و بنابراین منشأ طرح سؤالات متعددی می‌شود از جمله اینکه آیا خسارت معنوی، خسارت اقتصادی و خسارت ناشی از تأخیر در تحویل نیز مشمول قانون دریایی (و قواعد لاهه) قرار می‌گیرد یا خیر، قواعد هامبورگ در این زمینه دارای صراحت و وضوح بیشتری است. مطابق بند ۱ ماده ۵ قواعد هامبورگ متصدی حمل و نقل مسئول زیان ناشی از تلف و خسارت وارد به کالا و

همچنین تأخیر در تحویل است. بنابراین با توجه به سیاق متن و کلیت اصطلاح انتخابی که از خسارت وارد به کالا سخن می‌گوید، به نظر می‌رسد که خسارت اعم از مادی و معنوی و اقتصادی است.

خسارت ناشی از تأخیر در تحویل نیز به وضوح تابع معاهده هامبورگ قرار گرفته است، در حالیکه قانون دریایی (وقواعد لاهه) در این زمینه ساکت است، البته با توجه به وضعیت فنی حاکم بر کشتی‌ها و حمل و نقل دریایی در زمان وضع قانون دریایی (قریب به ۸۷ سال قبل) این سکوت قابل توجیه بوده است، اما امروزه با توجه به تغییرات صورت گرفته در امر کشتیرانی و ایجاد خطوط منظم دیگر سکوت جایز نیست.

مطابق بند ۱ ماده ۵ قواعد هامبورگ: متصدی حمل و نقل مسئول زیان ناشی از تأخیر در تحویل کالا است و مطابق بند ۲ همین ماده: تأخیر در تحویل وقتی مصداق پیدا می‌کند که در مدت زمانی که در قرارداد صریحاً توافق شده یا در غیر این صورت در مدت زمانی که برای یک متصدی حمل و نقل جدی با توجه به شرایط و اوضاع و احوال موجود در نظر گرفته می‌شود، کالا در بندر تخلیه پیش بینی شده در قرارداد حمل و نقل دریایی تحویل داده نشده باشد.

بنابراین کسر دارایی گیرنده به لحاظ تأخیر در تحویل اعم از مادی، معنوی و اقتصادی به عهده متصدی حمل و نقل است و شرط خلاف آن باطل است (بند ۱ ماده ۲۳)، تعیین مدت بر حسب توافق صریح قراردادی و در غیر این صورت با توجه به شرایط و اوضاع و احوال حاکم بر مورد، طول مسیر، شرایط عبور، وضعیت تجهیزات بنادر، نوع کالا، سرعت کشتی، چگونگی اعلام ارسال کالا و غیره صورت می‌گیرد.

در صورتی که کالا ۶۰ روز پس از انقضای مهلت تحویل، تحویل نشود مطابق بند ۳ ماده ۵ کالا مفقود شده تلقی شده و صاحب کالا در این صورت محق به دریافت غرامت همچون حالت تلف واقعی است^۱. ولی اگر در این حالت کالا یافت شود، آیا صاحب کالا

۱. تلف وقتی کلی است که محموله کلاً تحویل نشود و وقتی جزئی است که بخشی از اجزاء محموله تحویل شود. تلف وقتی واقعی است که محموله از جهت فیزیکی به هر دلیلی از بین رود. موردی که در آن

حق دریافت کالا و صرف نظر از غرامت را دارد؟ معاهده در پاسخ به این سؤال ساکت است.

نتیجه‌گیری

در دوران حاکمیت شرایط قراردادی بر روابط متصدیان حمل و نقل و صاحبان کالا اجحافات فراوان بر صاحبان کالا وارد می‌شد که با توجه به وضعیت فنی موجود در آن دوران، تدوین نظامی قانونی حاکم بر حمل و نقل دریایی همچون قواعد لاهه برای اولین مرتبه ایده‌آل به نظر می‌رسد. استقبال گسترده کشورها از این قواعد (زیرا قوانین دریایی اغلب کشورها مثل قانون دریایی ایران مصوب ۱۳۴۳ چیزی بیش از ترجمه مواد این معاهده نیست) موجب شد قواعد لاهه همراه با نارسایی‌های آن مستقیماً وارد حقوق این دسته از کشورها شود. دگرگونی‌های صورت گرفته در زمینه فنی و دربانوردی در این فاصله از سال ۱۹۲۴، یعنی زمان تصویب قواعد لاهه، باعث شد که قواعد لاهه و قوانین متأثر از آن به هیچ وجه، دیگر امروز منطبق با واقعیات روز و انتظارات طرفین قرارداد حمل و نقل نباشد. پروتکل تکمیلی قواعد لاهه مصوب ۱۹۶۸ نیز علی‌رغم آورده‌هایش نتوانسته است مشکلات قواعد لاهه را برطرف نماید و انتظارات را پاسخ دهد. به علاوه اینکه بسیاری از کشورها از جمله ایران به این پروتکل ملحق نشده‌اند. بنابراین انجام این مهم به عهده معاهده هامبورگ مصوب ۱۹۷۸ قرار می‌گیرد. این معاهده بدون اینکه تغییرات بنیادی در زمینه حمل و نقل دریایی به وجود آورد، قواعد حمل و نقل دریایی را روزآمد و منطبق با تحولات نوین و هماهنگ با سایر رشته‌های حمل و نقل در زمینه هوایی و ریلی کرده است. و بدین ترتیب می‌توان گفت یکی از روش‌ها و شاید بهترین آنها جهت رفع نارسایی‌های قانون دریایی و کارآمد نمودن آن با نگاه به قواعد هامبورگ امکان‌پذیر است. ماهیت مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی مطابق قانون دریایی

به لحاظ تأخیر بیش از اندازه کالا تلف شده محسوب می‌شود از اشکال تلف واقعی است. تلف فرضی در مواقعی است که محموله به لحاظ تغییر در کیفیت و ماهیت آن فاقد ارزش می‌شود که در این صورت کالا تلف شده فرض می‌شود.

(وقواعد لاهه) مورد اختلاف نظر است. هر چند که نظر اقوی بر وجود اماره مسئولیت است، اما فرمول‌های انتخابی نامانوس و دارای سبک و سیاق انگلیسی است یعنی ناظر به موارد است. موارد عدم مسئولیت فراوان که بعضاً مثل اشتباه دریانوردی - که امروزه با توجه به پیشرفت‌هایی که از جهت فنی در این زمینه حاصل شده دیگر موضوعیت ندارد - کمافی‌السابق مطابق این قانون از موارد عدم مسئولیت متصدی به شمار می‌روند. در این قانون مسئولیت متصدی حمل و نقل ثانوی، مأموران و نمایندگان متصدی حمل و نقل و نیز مسئولیت ناشی از تأخیر در تحویل به فراموشی سپرده شده است. قلمرو اجرایی قانون، سقف غرامت پرداختی توسط متصدی، معیار محاسبه غرامت، واحد پول مقرر جهت پرداخت غرامت، موارد سقوط سقف غرامت، تماماً دارای ابهام، نارسایی و یا سکوت است. به نظر می‌رسد برخلاف قانون دریایی مصوب ۱۳۴۳ (و قواعد لاهه)، قواعد هامبورگ مصوب ۱۹۷۸ علی‌رغم ایرادات جزئی که بر آن وارد است، قواعد مناسب جهت اعمال بر حمل و نقل دریایی امروز است. در این معاهده قاعده مسئولیت طی فرمولی ساده که آشنای حقوقدانان است عنوان شده است. موارد عدم مسئولیت که در قانون دریایی متعدد می‌باشد نیز حذف شده است. مسئولیت متصدی حمل و نقل به تمامی زمان‌هایی که کالا تحت حفاظت اوست گسترش داده شده است. او مسئول خسارات وارد به کالا است مگر اینکه ثابت کند رعایت کلیه احتیاطات لازم را نموده است. سقف غرامت در این معاهده افزایش یافته است.

مطابق قانون دریایی (و قواعد لاهه) نه تنها تقصیر فاحش متصدی موجب سقوط این سقف نیست بلکه تقصیر عمدی مأموران او نیز در سقوط سقف بی‌تأثیر است. در حالیکه مطابق قواعد هامبورگ تقصیر عمدی و نیز فاحش متصدی و نیز مأموران او موجب سقوط سقف مسئولیت است.

حاصل این بررسی این است که در معاهده هامبورگ راه‌حل‌های جدید با توجه به تکنیک‌های جدید ارائه شده است. در این معاهده به نحو شایسته‌ای موازنه بین صاحبان منافع در قرارداد حمل و نقل دریایی رعایت شده و قواعد آن با توجه به قواعد حاکم در سایر رشته‌های حمل و نقل وضع شده است. با توجه به اینکه حمل و نقل دریایی و دعاوی ناشی از آن دارای ظرایف و پیچیدگی‌های خاص و در بردارنده عواقب اقتصادی

فراوان است، پس به لحاظ دارا بودن اهمیت ویژه نیازمند رسیدگی سریع و دقیق هم می باشد که آن هم ممکن نمی شود مگر در سایه قوانینی متناسب با وضعیت موجود و به همت دادگاهی خاص در این زمینه. بنابراین لازم است قانون دریایی مصوب ۱۳۴۳ با توجه به قواعد هامبورگ مورد بازنگری قرار گیرد و دادگاهی اختصاصی ویژه دعاوی دریایی همان طوری که در اغلب کشورها دایر است و ماده ۱۸۸ فصل سیزدهم قانون دریایی نیز بر ضرورت تشکیل آن تصریح کرده است، تأسیس شود تا با رسیدگی به مسائل حقوق دریایی براساس قوانین کارآمدی که انشاءالله در این زمینه شاهد تصویب آن خواهیم بود، نقشی مؤثر در جهت تحول و ارتقاء این رشته به جایگاهی که شایسته آن است ایفا نماید. این تحول صورت نخواهد گرفت مگر اینکه آراء دادگاه مزبور همان طوری که در بسیاری از کشورها معمول است، به طریقی مناسب انتشار یابد و مورد نقد و بررسی صاحب نظران قرار گیرد.

یادداشت‌ها:

۱. جهت ملاحظه این قواعد ر.ک. علیرضا محمدزاده، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی، ش ۳۲، تیر ۱۳۷۳، ص ۲۵۳.
۲. مجموعه قوانین ۱۳۴۴، ص ۲۱۸ به بعد.
۳. ماده ۵۴ قانون دریایی (ماده ۳ قواعد لاهه):
 ۱. متصدی باربری مکلف است قبل از هر سفر و در شروع آن مراقبت‌های لازم را به شرح ذیل به عمل آورد:
 - الف. کشتی را برای دریانوردی آماده کند.
 - ب. کارکنان و تجهیزات و تدارکات کشتی را به طور شایسته تهیه و فراهم آورد.
 - ج. انبارها و سردخانه‌ها و کلیه قسمت‌های دیگر کشتی را که برای حمل مورد استفاده قرار می‌گیرد مرتب و آماده کند.
 ۲. با توجه به مفاد ماده ۵۵ متصدی باربری موظف است با کمال دقت و به نحو مطلوب محمولات را بارگیری، جابه‌جا، حمل، محافظت، مواظبت و تخلیه نماید.
- ماده ۵۵ قانون دریایی (ماده ۴ قواعد لاهه): (عدم مسئولیت متصدی باربری و کشتی)
 ۱. کشتی و متصدی باربری هیچ کدام مسئول فقدان یا خسارت ناشی از عدم قابلیت دریانوردی نخواهد بود مگر آنکه از طرف آنها در آماده نمودن کشتی برای دریانوردی و تأمین احتیاجات آن از

نظر کارکنان و تجهیزات و تدارکات کافی و مناسب کردن انبارها و سردخانه‌ها و کلیه قسمت‌های دیگر کشتی که کالا در آن حمل می‌شود و همچنین مواظبت حمل طبق بند ۱ ماده ۵۴ سعی و اهتمام کافی مبذول نشده باشد. هرگاه فقدان و یا خسارت وارده در نتیجه عدم قابلیت دریانوردی باشد متصدی باربری و یا اشخاص دیگری که به استناد این ماده ادعای معافیت از مسئولیت می‌نمایند ملزم اند که اعمال سعی و مراقبت را از ناحیه خود ثابت کنند.

۲. کشتی و متصدی باربری مسئول فقدان یا خسارت ناشی از علل مشروحه زیر نخواهند بود:
الف. غفلت و قصور و یا عمل فرمانده و کارکنان و...

ب. آتش سوزی

...

ف. هر علت دیگری که از فعل و یا تقصیر متصدی باربری و یا فعل و یا تقصیر عامل یا مأمور مجاز او ناشی نشده باشد ولی در این مورد متصدی باربری و عامل و یا مأمور مجاز او باید ثابت کند که تقصیر و فعل آنان تأثیری در فقدان خسارت و زیان نداشته است.

۴. هوشنگ امید، حقوق دریایی، ج ۱، خرداد ۱۳۵۳، نشریه شماره ۳ مدرسه عالی بیمه، صص ۲۵۷-۲۵۶.

۵. محمدهاشم صمدی اهری، مسئولیت مدنی مخصوص حمل و نقل دریایی، روزنامه رسمی، ۱۳۷۳، ص ۵۰، هرچند که این نویسنده در صفحه‌ای دیگر از نوشته خود قائل به مسئولیت مبتنی بر تقصیر مفروض متصدی حمل و نقل دریایی است، ر.ک. صمدی اهری، همان، ص ۴۵.

6. Remond Guilloud (Martine), Droit maritime, éd. pédone, 1988, p. 330.

7. *Ibid.*

8. Rodière (R), Traité general de droit maritime, T.11, dalloz, 1968, p. 409.

9. Rodière, *op.cit.*, p.410.

10. Remond Guilloud, *op.cit.*, p.332.

11. Rodière (R), *op.cit.*, p.398.

۱۲. هوشنگ امید، حقوق دریایی، ج ۱، خرداد ۱۳۵۳، ص ۲۸۵.

۱۳. محمدهاشم صمدی اهری، همان، ص ۸۱.

۱۴. فرهاد مهران، مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی کالا در حقوق ایران، پایان نامه، سال ۱۳۷۳، دانشکده حقوق دانشگاه تهران، ص ۶۶.

۱۵. محمدهاشم صمدی اهری، همان، ص ۷۴ و ۷۶.

۱۶. به نظر می‌رسد این اظهار ناشی از عدم شناخت لازم از روابط بین متصدی حمل و نقل و کارکنان کشتی باشد، ر.ک. محمدهاشم صمدی اهری، همان، ص ۸۹.

17. Remond Guilloud (M), *op.cit.*, p.333.

18. Remond Guilloud, *op.cit.*, p.334.

۱۹. برخلاف اینکه به اشتباه گفته شده نگهداری و اداره امور کالا (یعنی امور بازرگانی) از جمله مسئولیت متصدی بازرگی محسوب می‌گردد. ر.ک. محمدهاشم صمدی اهری، همان، ص ۹۰.

20. Rodière, *op.cit.*, p. 400.

21. *Ibid.*

۲۲. محمدهاشم صمدی اهری، همان، ص ۹۸.

23. Rodière (R), *op.cit.*, p. 403.

24. Remond - Guilloud, *op.cit.*, p.334.

25. Remond-Guilloud, *op.cit.*, p.336.

26. *Ibid.*

27. Rodière, *op.cit.*, p.409.

28. Rodière, *op.cit.*, p.410.

29. Rodière, *op.cit.*, p.388.

۳۰. محمدهاشم صمدی اهری، همان، ص ۴۲.

31. Lazizi, *op.cit.*, p.153-154.

32. Rodière, *op.cit.*, p.388.

۳۳. اخیراً رویه قضایی فرانسه در این راستا شکل گرفته است. ر.ک.:

Lazizi, *op.cit.*, p.126.

34. Lazizi, *op.cit.*, p.128.

۳۵. سیدحسین صفائی، حقوق مدنی، ج ۲، انتشارات مؤسسه عالی حسابداری، ۱۳۵۱، ص ۲۳۲.

36. Lazizi, *op.cit.*, p.45.

37. Remond- Guilloud, *op.cit.*, p.338.

38. *Ibid.*

39. *Ibid.*

40. Lazizi, *op.cit.*, p.95.

۴۱. مطابق بند ۳ ماده ۵۲ ق.د.ا (بند ج ماده ۱ قواعد لاهه):

حیوانات زنده و بارهایی که بر طبق مفاد قرارداد بازرگی باید روی عرشه کشتی حمل شوند و عملاً هم بدین ترتیب حمل شده باشند مشمول قانون دریایی نخواهند بود.

۴۲. بند ج ماده ۱ قواعد لاهه: «... حیوانات زنده و بارهایی که طبق مفاد قرارداد باربری باید روی عرشه کشتی حمل شده و به این ترتیب حمل گردند.» در این قسمت قانون دریایی در مقایسه با قواعد لاهه بهتر تنظیم شده است.

