

مطالعه تطبیقی مسئولیت مدنی فرمانده کشتی در قانون دریایی ایران و کنوانسیون رتردام و بررسی جایگاه آموزش دریانوردی در این دو مقررات

ایمان مهربابی دستنایی^۱، مریم مومنی شهرکی^۲، علی خسروی^۳

چکیده

در این پژوهش، مسئولیت مدنی فرمانده کشتی در قانون دریایی ایران و به تبع آن، معاهده‌ی لاهه و نیز کنوانسیون رتردام بررسی و با یکدیگر مقایسه شده است. ایران اگرچه کمی پیش از عضویت در معاهده‌ی لاهه، قانون دریایی خود را در سال ۱۳۴۳ و منطبق با مفاد این معاهده به تصویب رساند اما هرگز به معاهدات بعدی مرتبط با حمل و نقل دریایی، از قبیل لاهه‌ویزی، هامبورگ و رتردام نپیوست. از آنجایی که فرمانده کشتی جزء کارگزاران زیرمجموعه متصدی حمل و نقل دریایی به حساب می‌آید، هر مسئولیتی که داشته باشد، به متصدی حمل و نقل دریایی نیز منتقل می‌شود. در مورد مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی (و به تبع آن، در بسیاری از موارد، فرمانده کشتی) در معاهده‌ی لاهه تفاوت دیدگاه وجود دارد؛ برخی آن را مبتنی بر تقصیر و برخی دیگر مبتنی بر اماره مسئولیت میدانند که دیدگاه گروه دوم در این پژوهش مورد تأکید قرار می‌گیرد. یکی از مواردی که در این پژوهش به آن تأکید شد این است که قانون دریایی ایران که برگرفته از مقررات لاهه است، امکان معافیت غیر متعارف فرمانده کشتی از برخی از مسئولیتهای خود را فراهم می‌سازد در حالی که در کنوانسیون رتردام، با محدود شدن موارد معافیت متصدی حمل و نقل دریایی و شفاف شدن حدود مسئولیتهای وی، ضمن تطابق بیشتر موارد معافیت با واقعیتهای فنی امروز، حقوق فرستندگان کالا بیشتر رعایت می‌شود. با این وجود، پیشنهاد شد تا نکات مثبت قانون فعلی دریایی ایران، مانند ماده ۹ که بر ضرورت اهتمام مالکان کشتی به آموزش کارکنان ایرانی منتخب جهت جایگزینی با فرماندهان با ملیت غیر ایرانی تأکید دارد، محفوظ بماند.

واژگان کلیدی: آموزش دریانوردی، حقوق دریایی، متصدی حمل و نقل دریایی، مسئولیت، فرمانده کشتی

تاریخ دریافت مقاله: ۹۸/۰۴/۱۷

تاریخ پذیرش مقاله: ۹۸/۰۹/۰۲

۱ مدرس دانشگاه علوم دریایی امام خمینی (ره) نوشهر، ایران

۲ دانش آموخته کارشناسی ارشد، دانشگاه آزاد اسلامی واحد فارس

۳ دکترای حقوق، مدرس دانشگاه و قاضی دادگستری، دادگستری استان چهارمحال و بختیاری (نویسنده مسئول: khosravi.ali64@yahoo.com)

مقدمه

قانون دریایی ایران (در این مقاله از این پس ق.د.ا خوانده می‌شود) دربرگیرنده چهارده فصل و ۱۹۴ ماده است. این قانون در سال ۱۳۹۱ شمسی با تصویب مجلس شورای اسلامی، دستخوش برخی اصلاحات گشت. اصلاحیه مذکور شامل ۲۳ مورد اصلاح و ۲۲ مورد اضافه نمودن مواد و یک مورد اصلاح عنوان فصل بوده است. عناوین فصول ق.د.ا به ترتیب عبارتند از: تابعیت و ثبت کشتی، حقوق ممتاز، رهن کشتی، باربری دریایی، مالکین کشتی، وظایف، مسئولیت‌ها و اختیارات فرمانده و کارکنان کشتی، وثیقه دادن بار و اخذ وام، حمل مسافر، اجاره کشتی، تصادم در دریا، کمک و نجات در دریا، خسارات دریایی، دادگاه دریایی و مقررات متفرقه.

همان‌گونه که اشاره شد، «وظایف، مسئولیت‌ها و اختیارات فرمانده و کارکنان کشتی» در فصل ششم ق.د.ا تشریح شده است. این فصل شامل ۴۲ ماده است که از این تعداد ۳۸ ماده به صورت مستقیم با مسئولیت شخص فرمانده کشتی مرتبط است. همواره کالا قبل از بارگیری، از طرف فرستنده در اختیار متصدی حمل و نقل و یا نماینده او جهت حمل تحویل داده می‌شود (محمد زاده وادقانی، ۱۳۸۱). اگر چه ممکن است مالک کشتی، مبادرت به حمل و نقل کالا نماید و متصدی حمل و نقل نیز محسوب شود، اما ممکن است که متصدی حمل و نقل، مستاجر کشتی باشد نه مالک کشتی (سلطانی نژاد و همکاران، ۱۳۸۶). فرمانده کشتی فردی است که از طرف مالک به این سمت گمارده می‌شود، به عنوان عالی‌ترین مقام کشتی محسوب می‌شود و بر طبق مقررات فصل ششم ق.د.ا مسئولیت اداره امور و هدایت کشتی را از جهات مختلف فنی، دریانوردی، کارکنان و خدمه بار و مسافر و انجام سایر وظایف قانونی برعهده دارد (ق.د.ا، مواد ۸۰ مکرر ۱ و ۲). با توجه به جایگاه ویژه فرمانده در اداره امور کشتی، توجه به مسئولیت وی بسیار حائز اهمیت می‌باشد.

از آن جایی که در مبحث حمل و نقل دریایی، اصلی‌ترین نکته، مسئولیت متصدی حمل و نقل است. مطالعه‌ی این موضوع و یافتن تفاوت‌ها و شباهت‌های مباحث مرتبط با آن در حقوق ایران و کنواسیون‌های بین‌المللی از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است.

در ایران، مطالعات بسیار محدودی در زمینه‌ی مسئولیت مدنی فرمانده کشتی انجام شده است و در این زمینه، فقط یک پایان نامه مقطع کارشناسی ارشد در دسترس است. این پایان‌نامه، ابتدا به تبیین و مقایسه‌ی دو قانون (سابق و اصلاح شده دریایی ایران) و مقررات موضوع پرداخته و سپس در جهت کمک به ساختار حقوقی کشور و انسجام قوانین موضوعه در زمینه مسئولیت مدنی فرمانده کشتی به تحقیق پرداخته است (حسن‌زاده، ۱۳۹۴). برخی از موارد اشاره شده در این پایان‌نامه نیازمند تشریح بیش‌تر، بررسی از دیگر مناظر و یا حتی بازنگری است. ضمن این‌که در تحقیق پیش‌رو، مطالعه تطبیقی با معاهده رتردام به عنوان یکی از به‌روزترین مقررات بین‌المللی، که در پژوهش پیشین مغفول مانده بود، مد نظر قرار خواهد گرفت.

باتوجه به مواد ۵۴ و ۵۵ قانون دریایی که همان مواد ۳ و ۴ قواعد لاهه است، مبنای مسئولیت قدری مبهم بیان شده است. بنابراین در این مورد که فرض بر مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی است با فرض بر تقصیر او محل تردید است. برخی از استادان مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی را مبتنی بر تقصیر (امید، ۱۳۵۳) 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 (محمدزاده وادقانی، ۱۳۸۱).

با وجود اهمیت حمل و نقل دریایی در نظام حقوقی و اقتصادی کشور، مطالعات محدودی در این زمینه انجام شده است. پژوهش «محمد زاده وادقانی» در این رابطه را می‌توان یکی از مقالات مفید جهت آغاز مطالعه نامید. وی در سال ۱۳۸۱ در مقاله‌ای با عنوان «مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی» به تشریح مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی در ق.د.ا، مقررات بروکسل و هامبورگ پرداخت. وی هم‌چنین موارد مسئولیت و معافیت از مسئولیت متصدی حمل و حمل را بیان نموده است (محمد زاده وادقانی، ۱۳۸۱). اندرز و همکارانش در سال ۱۳۹۱ به بررسی مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی در قبال مسافر در حقوق ایران پرداخت. آنان معتقدند رشد سریع اقتصادی ایران، در اواسط قرن گذشته از یک سو و کثرت

مبادلات تجارتي دریایی بین ایران و سایر کشورها از سوی دیگر، سبب شد که قانونگذار ایرانی در سال ۱۳۴۳ مقرراتی را برای حمل و نقل دریایی تصویب کند. هرچند امروزه به سبب پیشرفت های سریع صنعتی، اکثر حمل و نقل های داخلی و بین المللی از طریق هوا و زمین صورت می گیرد، اما هنوز جابجایی مسافر از طریق دریا، به ویژه در مسافر تهای کوتاه یا سفرهای تفریحی دریایی، جایگاهی ویژه دارد. (اندرز و همکاران، ۱۳۹۱). محمدزاده وادقانی و همکارش در سال ۱۳۹۱ به منظور نقد و ارزیابی کنوانسیون رتردام، در دو مقاله متوالی ترجمه این کنوانسیون را ارائه نمودند (محمدزاده وادقانی، ۱۳۹۱). یکی از مطالعات تطبیقی اخیر به بررسی انجام شده توسط سیمایی صراف و همکارش (۱۳۹۳) مربوط می شود که در این پژوهش، مطالعه ای تطبیقی از تعهدات و مسئولیت های متصدی حمل و نقل دریایی در کنوانسیون رتردام با ق.د.ا، کنوانسیون های بروکسل و هامبورگ صورت پذیرفت و نهایتاً این نتیجه به دست آمد که کنوانسیون رتردام برخلاف کنوانسیون های پیشین یک طرفه، به نفع فرستنده یا متصدی حمل و نقل عمل نموده است و پیوستن به این کنوانسیون یک بازی برد برد را، هم برای کشورهای متصدی حمل و هم برای کشورهای فرستنده (از قبیل کشور ایران) به ارمغان می آورد. تقی زاده و همکارش نیز در سال ۱۳۹۴ اقدام به بررسی تطبیقی حدود و مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی در کنوانسیون رتردام با کنوانسیون های بروکسل و هامبورگ نمود. آنان معتقدند که مقررات رتردام ضمن خودداری از افراط های کنوانسیون هامبورگ، نقاط قوت آن را حفظ نموده و سعی کرده است که نقایص کنوانسیون بروکسل را برطرف سازد. از این رو می توان گفت که این کنوانسیون رویه ای متعادل را میان منافع فرستندگان و متصدیان حمل و نقل دریایی در پیش گرفته است تا زمینه اقبال عمومی را فراهم سازد (تقی زاده و همکار، ۱۳۹۴).

همان گونه که پیش از این نیز اشاره شد، در این زمینه، فقط یک پایان نامه مقطع کارشناسی ارشد در دسترس است. این پایان نامه، ابتدا به تبیین و مقایسه ی دو قانون (سابق و اصلاح شده دریایی ایران) و مقررات موضوع پرداخته و سپس در جهت کمک به ساختار حقوقی کشور و انسجام قوانین موضوعه در زمینه مسئولیت مدنی فرمانده کشتی به تحقیق پرداخته است (حسن زاده، ۱۳۹۴).

این پژوهش، از نوع نظری و روش آن توصیفی تحلیلی است. روش گردآوری اطلاعات این پژوهش، استفاده از منابع کتابخانه ای است و با استفاده از متن قوانین موجود ملی و بین المللی مرتبط، تحلیل شاخص های مورد نظر انجام شده است.

۱- فرمانده کشتی در حقوق

فرمانده کشتی که معمولاً در قانون دریایی به آن فرمانده گفته می شود، یک فرد حقیقی است که از طریق قرارداد استخدام می شود و در کشتی زندگی می کند و کشتی و مسائل مربوط به آن را تا زمانی که در حال دریانوردی و حمل بار یا فراهم نمودن خدمات برای محمول یا اجاره دادن است، مدیریت می کند. بنابراین، وی فرمانده منصوب و ابقاشده ی یک کشتی در ارائه خدمات تجاری است و فردی است که در قبال دریانوردی مسئولیت دارد و توسط مرجع ملی ذی صلاح تایید شده است. به صورت کلی، یک فرمانده، یک دریانورد تایید شده برای فرماندهی کردن در یک کشتی است (کارتنر و همکاران، ۲۰۱۳).

۲- فرماندهی کشتی در معاهده ی رتردام

مطابق ماده ۱۸ معاهده ی رتردام، فرمانده کشتی یکی از مهم ترین اشخاصی است که می تواند باعث نقض تعهدات متصدی حمل و نقل شود زیرا در این ماده آمده است:

«متصدی حمل در برابر نقض تعهداتی که طبق این کنوانسیون دارد و در اثر اقدامات یا غفلت اشخاص زیر حادث می شود، مسئول خواهد بود: (الف) هر شخص عامل؛ (ب) فرمانده یا خدمه ی کشتی؛ (ج) کارکنان متصدی حمل یا عامل؛ یا (د) هر شخص دیگری که هر کدام از مسئولیتهای قراردادی متصدی حمل را انجام دهد یا متعهد به انجام آن شود به نحوی که شخص مذکور و بنا به درخواست یا تحت نظارت و کنترل متصدی حمل، به طور مستقیم یا غیر مستقیم، اقدام نماید»

ماده ۱۹ معاهده ی رتردام، مزیتی را برای فرماندهی کشتی در نظر گرفته است و ابتدا مسئولیت حمل و نقل را بر دوش متصدی حمل و نقل گذاشته است زیرا در این ماده تاکید شده است که: «هیچ مقرره ای در این کنوانسیون، ابتدائاً مسئولیت را متوجه فرمانده یا خدمه ی کشتی یا کارمند متصدی حمل یا عامل دریایی نمی داند.»

یکی دیگر از امتیازاتی که کنوانسیون رتردام برای فرمانده کشتی برشمرده است، حذف یا محدود کردن مسئولیت فرمانده کشتی در صورت حذف یا محدود شدن مسئولیت متصدی حمل و نقل است. زیرا در ماده ۴ این کنوانسیون در رابطه با « قابلیت اعمال آیین دفاع و محدودیت‌های مسئولیت» آمده است: «هر مقرره‌ای از این کنوانسیون که مسئولیت متصدی حمل را حذف یا محدود کند، در رسیدگی داور یا قضایی، خواه دعوا بر اساس مسئولیت قراردادی یا ضمان قهری یا مبنای دیگر طرح شود، در مورد فقدان، خسارت وارد به کالا یا تاخیر در تحویل کالاهای موضوع قرارداد حمل یا برای نقض هر تعهد دیگر مقرر در این کنوانسیون، در برابر افراد زیر اعمال می‌شود: الف) متصدی حمل یا طرف اجرا کننده ی دریایی؛ ب) ناخدا، خدمه یا هر شخص دیگری که خدمات در کشتی ارائه می‌دهد؛ یا ج) کارمندان متصدی حمل یا طرف اجراکننده‌ی دریایی».

۳- مسئولیت‌های فرمانده کشتی از منظر حقوق ایران

۳-۱- مسئولیت‌های کلی در قبال مالک، مدیر یا اجاره کننده

فرمانده کشتی^۱ مسئول استخدام خدمه کشتی به نیابت از مالک است^۲. در هنگام استخدام، فرمانده کشتی باید به صلاحیت‌های خدمه و تطابق شرایط با کلیه مقررات مربوطه توجه نماید. اگر مالک یا نماینده وی در زمان اجاره دادن کشتی حضور داشته باشد، فرمانده کشتی می‌بایست نقطه‌نظرات وی را جلب نماید. فرمانده کشتی نمی‌تواند هیچ کالایی را بدون اجازه مالک کشتی حمل نماید. در نبود هرگونه قراردادی، اشتغال فرمانده به طور دلخواه توسط مالک پایان می‌یابد^۳. در صورت حضور مالک، فرمانده کشتی قبل از ارائه هرگونه خدمات، مجوز وی را مطالبه می‌کند. هنگامی که یک کشتی از بندر اصلی^۴ خود حرکت می‌کند، فرمانده کشتی مالک را از موقعیت کشتی، کیفیت، نوع و مقدار بار خود، هرگونه بدهی متحمل شده به کشتی در طول سفر و اسامی و محل طلب کارها آگاه می‌سازد. علاوه بر این، فرمانده اجاره کننده را نیز به طور مشابه آگاه می‌کند. هرگونه دریانوردی کشتی توسط فرمانده بدون اجازه‌ی مالک کان لن یکن است؛ مگر این که یک مقام صلاحیت دار، یگان (کشتی) را غیر قابل دریانوردی نماید.

۱- بند الف ماده ۸۰ مکرر قانون دریایی ایران در مورد فرمانده: فردی که به عنوان عالی ترین مقام کشتی محسوب می شود و بر طبق مقررات این فصل مسؤولیت اداره امور و هدایت کشتی را از جهات مختلف فنی، دریانوردی، کارکنان و خدمه بار و مسافر و انجام سایر وظایف قانونی بر عهده دارد.

ماده ۸۰ مکرر ۲ قانون دریایی ایران در مورد فرماندهی کشتی: الف) فرماندهی کشتی برعهده فردی است که از طرف مالک به این سمت گمارده می شود. ب) فرمانده باید همواره در کشتی حاضر باشد و به اعمال فرماندهی بپردازد مگر در موارد ضروری و مواقعی که کشتی در حال توقف در بندر یا لنگرگاه ایمن است. پ) در صورت فوت یا بیماری فرمانده و یا بروز سایر عوامل خارج از اراده وی که مانع از ادامه فرماندهی گردد و در مواردی که فرمانده، کشتی را به هر علتی ترک کند یا از اجرای وظایف خویش امتناع ورزد، افسر اول کشتی به طور موقت و تا تعیین و حضور فرمانده جدید مسؤول فرماندهی کشتی می باشد. در چنین شرایطی افسر اول مراتب را بلافاصله به اطلاع مالک می رساند و در این شرایط، وظایف، مسؤولیت ها و اختیارات افسر اول عیناً همان وظایف، مسؤولیت ها و اختیارات فرمانده است.

ماده ۸۰ مکرر ۳ قانون دریایی ایران در مورد ناوبری و مدیریت کشتی: فرمانده، مسؤول ناوبری و مدیریت کشتی است و باید کشتی را با مهارت لازم و طبق فنون کشتیرانی و با رعایت قوانین و مقررات داخلی و معاهدات بین المللی که جمهوری اسلامی ایران در آنها عضویت دارد و همچنین عرف کشتیرانی مورد قبول در سطح بین الملل هدایت نماید. فرمانده باید قبل از ورود به آنها و بنادر سایر کشورها تا حد ممکن و ضرورت، با نظامات و مقررات لازم الاجرای این کشورها در زمینه کشتیرانی آشنا شود.

ماده ۸۰ مکرر ۴ قانون دریایی ایران در مورد کسب اطمینان از قابلیت دریانوردی کشتی: فرمانده قبل از شروع سفر باید از قابلیت دریانوردی کشتی به خصوص از جهات کافی و مناسب بودن تجهیزات فنی، کارکنان و خدمه واجد صلاحیت، معتبر بودن گواهینامه های قانونی، وجود اقلام موردنیاز در کشتی و شرایط مناسب جهت تحویل، حمل و نگهداری کالا در کشتی اطمینان حاصل نماید. فرمانده همچنین باید از چیده شدن مناسب کالاهای تحویلی، مهاربار، عدم بارگیری اضافی و حصول تعادل و ثبات لازم در کشتی، سوخت کافی و حسب مورد بسته بودن درهای انبار و همه منفذهای روی عرشه اطمینان یابد. در صورت عدم اطمینان از هریک از موارد یاد شده فرمانده موظف است از حرکت کشتی جلوگیری نماید و موضوع را به اطلاع مالک برساند. فرمانده باید در طول مدت سفر، اقدامات لازم را جهت استمرار قابلیت دریانوردی کشتی به عمل آورد.

۲- ماده ۸۹ قانون دریایی ایران در مورد استخدام افراد: استخدام افراد و افسران با رعایت مقررات مربوطه توسط فرمانده و به نمایندگی از طرف مالک انجام می گیرد فرمانده موظف است در موقع انتخاب نسبت به صلاحیت افراد و افسران دقت لازم به عمل آورد و نظریات مالک کشتی یا نماینده او را در صورتی که در محل حاضر باشد جلب کند.

۳- ماده ۷۱ قانون دریایی ایران در مورد عزل فرمانده: در صورت نبودن قرارداد خاص مالک کشتی می تواند در هر موقع به خدمت فرمانده خاتمه دهد.

۲-۳- مسئولیت در حوزه‌ی تامین منابع مالی

اگر در هنگام انجام یک سفر، به تامین مالی اضطراری نیاز شد، فرمانده اولاً باید کشتی یا کرایه‌ی حمل بار را به وثیقه بگذارد؛ ثانیاً بار را به وثیقه بگذارد و ثالثاً، بار را به منظور تامین نیازمندی مالی اشاره شده به فروش برساند^۱. قبل از هرگونه وثیقه گذاری یا فروش، فرمانده صورجلسه مربوطه که حاوی دلایل توجیهی قرض است را آماده می‌کند و به امضای افسر ارشد کشتی می‌رساند. فرمانده مالک کشتی را مطلع می‌کند و پیشنهادات آنان را در مورد موضوع مدنظر قرار می‌دهد. در نهایت، فرمانده صورجلسه را به مراجع ذیصلاح محلی (در صورت حضور کشتی در بنادر ایران) یا به مامور کنسول ایران (در صورت حضور کشتی در بنادر خارجی) تحویل می‌دهد. هنگامی که یک کشتی قادر به جابجایی نیست، فرمانده می‌تواند بار را به یک کشتی دیگر منتقل نماید^۲ و از طریق به وثیقه گذاشتن کشتی، برای کرایه حمل و سایر هزینه‌های بندر مقصد پول تامین نماید. صرفاً در صورتی که قرض کردن به منظور تامین یک نیاز اضطراری ضروری باشد، فرمانده می‌تواند از طریق به وثیقه گذاشتن کل یا یک بخشی از بار کشتی، قرض نماید. فرمانده می‌بایست تمامی تلاش خود را جهت تماس با فرستنده کالا و مالک و در نظر گرفتن نظرات آنان، قبل از هر گونه فروش به کار گیرد و در صورتی که سایر گزینه‌ها در دسترس نباشد صرفاً از طریق گرو گذاشتن بار می‌تواند قرض کند.

۳-۳- مسئولیت‌های مربوط به کشتی و حفظ آمادگی دریانوردی

فرمانده کشتی مستندات و اوراق داخل کشتی را مطابق کدهای مخصوصی نگهداری می‌کند^۳.

۱ - ماده ۸۹ قانون دریایی ایران در رابطه با وثیقه گذاشتن کشتی، کرایه بار و بار جهت اخذ وام: اگر ضمن سفر دریایی برای حفظ کشتی یا امکان ادامه سفر دریایی جهت تعمیرات ضروری و یا تعویض بعضی از تأسیسات یا تجهیزات ضروری کشتی و یا مخارج فوری و لازم دیگر، وجوه مورد احتیاج در دسترس نباشد، فرمانده می‌تواند حسب مورد با کسب اجازه از مالک کشتی، فرستنده یا صاحب بار، وجوه مذکور را در وهله اول با وثیقه گذاشتن کشتی و یا کرایه باربری و در وهله دوم با وثیقه گذاشتن بار کشتی و با رعایت شرایط ذیل، وام و یا در موارد ضروری با فروش بار کشتی وجوه لازم را تحصیل نماید:

الف- برای اخذ وام، فرمانده باید صورتمجلسی با ذکر موجبات اخذ وام تنظیم کند و آن را به امضای افسران ارشد کشتی برساند و مراتب را فوری به مالک کشتی اطلاع دهد و کسب تکلیف نماید. در صورتی که از طرف مالک کشتی وجوه لازم در اختیار فرمانده نگذارد نشود و یا به دلیل فوریت، امکان کسب تکلیف از مالک وجود نداشته باشد، فرمانده می‌تواند در صورتی که کشتی در بنادر خارجی باشد با ارائه صورتمجلس مذکور و کسب اجازه از نماینده کنسولی ایران و در صورتی که کشتی در بنادر ایران باشد با اجازه دادستان محل و یا نماینده قانونی او مبادرت به تحصیل وام کند.

ب- مبلغ وام درخواستی نباید از میزان واقعی نیازمندی‌های مذکور تجاوز نماید.

ماده ۹۳ قانون دریایی ایران در مورد فروش بار در موارد فوق العاده:

در مواردی که ضرورت حیاتی ایجاب کند و راه حل دیگری نباشد، فرمانده کشتی می‌تواند با رعایت شرایط مذکور در ماده (۸۹) این قانون به فروش بار کشتی جهت تأمین مخارج ضروری به منظور ادامه سفر کشتی و رسیدن آن به مقصد اقدام کند. فرمانده باید در صورت امکان سعی نماید در چنین مواردی قبلاً با فرستنده بار و مالک کشتی هماهنگی و موافقت آنان را تحصیل کند.

۲- ماده ۹۰ قانون دریایی ایران در مورد امکان انتقال بار به کشتی دیگر: اگر کشتی قادر به حرکت نباشد، فرمانده می‌تواند با رعایت مفاد ماده (۸۹) این قانون بار را به کشتی دیگر انتقال دهد و کرایه بار و سایر هزینه‌ها را تا بندر مقصد تأمین و پرداخت نماید.

۳- ماده ۸۴ قانون دریایی ایران در مورد نگهداری مدارک و اسناد کشتی: فرمانده موظف است همیشه اسناد و مدارک زیر را در دفتر فرماندهی کشتی نگهداری کند:

(۱) سند مالکیت کشتی یا رونوشت مصدق آن

(۲) سند ثبت و تابعیت کشتی

(۳) فهرست کارکنان و خدمه کشتی

(۴) فهرست مسافران کشتی

(۵) فهرست بار

(۶) اسناد حمل

(۷) اجازه نامه حرکت کشتی

(۸) گواهینامه‌های مربوط به قرنطینه

(۹) گواهینامه‌های فنی و قانونی

(۱۰) دفاتر موضوع ماده ۸۳ این قانون

در صورت درخواست مستندات یاد شده و هر گونه اشتباه در تولید آن‌ها منجر به جریمه‌ی فرمانده کشتی می‌شود.^۱ در هنگام مواجهه با رخدادهای غیرعادی (مانند حریق یا آب‌گرفتگی)، فرمانده تمامی توان خود را برای حفظ کشتی، بار آن و کارکنان را از تلفات به کار می‌گیرد.^۲ فرمانده آخرین فردی است که کشتی را ترک می‌کند. در صورت از دست رفتن کشتی در یک تصادم، فرمانده موظف است گزارشی از تصادم را به نزدیک‌ترین مقام ساحلی ارائه نماید. هنگامی که فرمانده به یک دلیل غیرعادی یا تصادم مجبور به ترک کشتی است، باید این کار را با مشورت با کلیه‌ی افسران کشتی انجام دهد و همه‌ی پول‌های داخل کشتی، بیش‌تر اشیاء با ارزش و هر گونه مستندات مهم کشتی را با خود به بیرون از کشتی منتقل نماید.^۳ در صورت قصور فرمانده از این امور، شخص وی مسئول خسارت از دست دادن آن‌ها خواهد بود؛ مگر این که نجات آن‌ها از توان وی خارج بوده باشد.

۳-۴- مسئولیت‌های مربوط به بار

فرماندهی کشتی، شامل یک نوع خاصی از قرارداد برای حمل هر گونه کالای تجاری مشخص شده‌ای می‌شود و فرض مسئولیت و تعهدات از طرف متصدی حمل و نقل بر وی حاکم می‌باشد. البته این فرض در حالتی صادق است که قرارداد اشاره شده با مراتب رایج در تعارض نباشد. متصدی حمل و نقل، به محض درخواست فرستنده، بایستی بارنامه‌ای^۴ که حاوی موارد مشخصی است (محتوای بارنامه به وسیله‌ی مقررات مربوطه مشخص شده است^۵ صادر نماید. روگرفتی از بارنامه می‌بایست به فرستنده بار، فرمانده کشتی، مالک کشتی و فردی که بارنامه توسط وی صادر شده است، تحویل داده شود.^۶ فرمانده کشتی یک بارنامه در

۱۱) گواهی ظرفیت

۱۲) فهرست حقوق عینی کشتی

۱۳) اسناد و گواهینامه‌های مربوط به معاهداتی که دولت جمهوری اسلامی ایران به آنها ملحق شده است. تبصره در مواردی که سند الکترونیک مطمئن وجود داشته باشد، نگهداری نسخه الکترونیک کافی است.

۱ - ماده ۹۶ قانون دریایی ایران با عنوان حق بازرسی اسناد کشتی: مامورین مجاز دولت می‌توانند در هر موقع به اسناد کشتی رسیدگی نمایند در صورتیکه فرمانده کشتی از ارائه اسناد خودداری نماید بر طبق مقررات ماده ۱۹۰ این قانون محکوم به پرداخت جریمه نقدی خواهد شد.

۲ - ماده ۱۰۰ قانون دریایی ایران در مورد وظیفه فرمانده در نجات کشتی: در موارد وقوع پیش آمدهای غیر مترقبه فرمانده موظف است تا آخرین لحظه‌ای که امید باقی است در نجات کشتی و محموله و کارکنان آن نهایت اهتمام را مبذول دارد. در این نوع حوادث فرمانده باید آخرین نفری باشد که کشتی را ترک می‌کند.

ماده ۱۰۱ قانون دریایی ایران در مورد گزارش از بین رفتن کشتی: فرمانده‌ای که از کشتی غرق شده یا دچار حادثه مشابه گردیده نجات یافته باشد باید گزارش کتبی واقعه را که به گواهی اکثر نجات یافتگان همراه وی نیز رسیده باشد به نزدیکترین مقام صلاحیتدار ساحلی تسلیم نماید. در صورتی که فرمانده کشتی غرق شود یا نجات یافتگان دیگر اطلاعی از وی نداشته باشند این وظیفه را افسر اول و در غیاب وی افسر دوم یا ارشد افسران یا کارکنان و خدمه نجات یافته کشتی انجام می‌دهند.

۳ - ماده ۹۹ قانون دریایی ایران در مورد ترک اجباری کشتی در طی سفر: در صورتی که فرمانده ناچار شود کشتی را به علت وقوع پیش آمد یا سانحه‌ای برای کشتی ترک نماید، این عمل باید با مشورت افسران ارشد کشتی صورت گیرد. در این حالت فرمانده مکلف است هنگام ترک کشتی علاوه بر حصول اطمینان از خروج تمامی افراد از کشتی، وجوه نقد و قیمتی‌ترین اموال و اسناد مهم کشتی را با خود نجات دهد؛ مگر اینکه نجات وجوه و اموال و اسناد یاد شده خارج از قدرت وی باشد. در صورت تخلف از مقررات این ماده، فرمانده مسؤول شناخته می‌شود.

۴ - مطابق بند ۷ ماده ۵۲ قانون دریایی ایران، بارنامه دریایی سندی است که مشخصات کامل بار در آن قید و توسط فرمانده کشتی یا کسی که از طرف او برای این منظور تعیین شده امضا گردد و به موجب آن تعهد شود بار توسط کشتی به مقصد حمل و به تحویل گیرنده داده شود.

۵ - مطابق ماده ۵۴ قانون دریایی ایران، علایم مشخصه‌ای که جهت شناسایی بار ضروری است همان علایمی است که توسط فرستنده بار قبل از شروع بارگیری کتبا تسلیم شده است مشروط بر اینکه در مورد بار بدون روپوش علایم مذکور بر روی بار نقش شده و یا بطور وضوح نشان داده شده باشد اگر بار در صندوق قرار گرفته و یا دارای پوشش باشد علایم باید بطوری نقش شود که تا پایان سفر خوانا بماند. تعداد بسته‌ها یا قطعات یا مقدار یا وزن برحسب مورد بنحوی که کتبا از طرف فرستنده بار تعیین و تسلیم شده است. متصدی باربری یا فرمانده یا عامل متصدی باربری ملزم نیست که در بارنامه دریایی علایم، تعداد، مقدار یا وزنی را قید نماید که صحت آنها به جهت موجه مشکوک باشد و یا وسیله مناسب برای رسیدگی به صحت آنها را در اختیار نداشته باشد.

۶ - برابر ماده ۶۹ قانون دریایی ایران در مورد نسخ بارنامه دریایی: بارنامه دریایی لااقل باید در چهار نسخه به شرح زیر صادر شود. نسخه اول که اصلی است برای فرستنده بار؛ نسخه دوم برای شخصی که بارنامه به نام او صادر شده است؛ نسخه سوم برای فرمانده کشتی؛ نسخه چهارم برای مالک کشتی و

قبال کل باری که به وی تحویل داده می‌شود، صادر می‌کند. به محض تحویل گرفتن بار، فرمانده مسئول حمل و نقل و تحویل دادن آن است.^۱ اگر بار مستعد فاسد شدن باشد، فرماندهی ممکن است بار را در ایران از طریق آگاه کردن دادستان عمومی محلی^۲ و در خارج از ایران از طریق کنسولگری ایران به فروش برساند.^۳ فرمانده کشتی بلافاصله فرستنده کالا و گیرنده را از فروش بار مطلع می‌سازد. یک فرمانده بار را به حساب خود حمل نمی‌کند؛ مگر این که یک قراردادی برای این چنین حمل و نقلی وجود داشته باشد.^۴ فرمانده کشتی ممکن است هرگونه بار غیرمجاز بارگیری شده را تخلیه نماید. اگر محموله‌ای که به داخل کشتی حمل شده است، قبل از رسیدنش به مقصد نهایی، به واسطه‌ی عمل یا خطای فرمانده تخلیه شده باشد، فرمانده کشتی مسئول هزینه‌های مربوطه است. هنگامی که ورود به بندر مقصد به دلیل ممنوعیت از طرف نیروی نظامی (دریایی) یا شرایط فوق‌العاده (فورس ماژور) امکان‌پذیر نباشد، فرمانده کشتی این اختیار را دارد تا بار را در نزدیک‌ترین بندر تخلیه نماید، البته به شرطی که درعین حال از منابع فرستنده کالا تا حد امکان محافظت نماید.

۵-۳- مسئولیت‌های مربوط به سفر و ناوبری

فرمانده کشتی دفترچه‌ای را که اطلاعات کشتی، فعالیت‌ها و هرگونه حادثه یا تصادم قابل توجه را ثبت می‌کند، نگهداری می‌کند.^۵ فرمانده کشتی می‌بایست شخصا در زمان رسیدن به بندر، کانال‌ها و رودخانه‌ها و در زمان مانورها و رسیدن به مقصد در پل فرماندهی کشتی حضور یابد و کشتی را هدایت نماید.^۶ هنگامی که یک سفر آغاز می‌شود، فرمانده کشتی نمی‌تواند از

یا نماینده قانونی او، کلیه نسخ بارنامه توسط فرمانده کشتی و یا کسی که از طرف او برای این منظور تعیین شده امضا می‌گردد. اگر نسخ متعددی برای بارنامه صادر گردد نسخ مزبور نمره گذاری شده و در هر یک تعداد نسخ صادره ذکر خواهد شد.

۱ - ماده ۸۱ قانون دریایی ایران در مورد وظیفه و مسؤولیت فرمانده در تحویل گرفتن و حمل بار: فرمانده در مقابل باری که به وی تحویل می‌گردد ملزم به صدور بارنامه است. فرمانده از طرف مالک موظف به مراقبت از کالاهای تحویلی، حمل و تحویل آنها طبق قرارداد، در بندر مقصد می‌باشد. ماده ۸۱ مکرر قانون دریایی ایران در خصوص تخلیه و بارگیری: فرمانده باید از تحقق و صحت عملیات تخلیه و بارگیری، مهار بار و انجام سفر دریایی با سرعت مقتضی اطمینان حاصل نماید.

2- local public prosecutor

۳ - ماده ۶۶ قانون دریایی ایران در مورد فساد بار بیان می‌کند که: اگر بار در معرض تضییع و فساد سریع باشد فرمانده می‌تواند در صورت امکان با کسب نظر مالک و در غیر این صورت با اطلاع دادستان محل در داخل کشور و یا کنسولگری های دولت جمهوری اسلامی ایران و یا مراجع رسمی و صلاحیتدار محل در خارج از کشور آن را بفروشد و مراتب را فوری به فرستنده و تحویل گیرنده بار اطلاع دهد.

۴ - ماده ۶۸ قانون دریایی ایران با عنوان حمل بار بدون اجازه مالک: فرمانده و کارکنان کشتی به هیچوجه حق ندارند بدون اجازه مالک کشتی و به حساب خود باری را حمل کنند. افرادی که بدون اجازه باری را حمل کرده اند مکلفند علاوه بر جبران خسارات دو برابر کرایه معمولی بار را بپردازند. ماده ۹۸ قانون دریایی ایران در خصوص حمل بار به حساب فرمانده: فرمانده و کارکنان کشتی به هیچ وجه حق ندارند بدون اجازه مالک کشتی و به حساب خود باری را حمل کنند. فرمانده ای که کشتی را برای منافع دیگران اداره می‌کند، نمی‌تواند به هیچ وجه باری را به سود خود حمل کند مگر آنکه از مالک برای این کار اجازه کتبی داشته یا قراردادی در این مورد با وی منعقد کرده باشد. تبصره در صورت حمل بار و کالای غیرمجاز بدون اطلاع و اذن مالک کلیه مسؤولیت های قانونی حسب مورد متوجه فرمانده کشتی و یا شخص متخلف است.

۵- ماده ۸۳ قانون دریایی ایران با عنوان نگهداری دفاتر مخصوص بر روی کشتی: فرمانده کشتی مکلف است ضمن نگهداری دفتر رسمی ثبت وقایع که متضمن هرگونه اطلاعات مربوط به کشتی و نمودار فعالیت و حوادثی است که در کشتی رخ می‌دهد و از لحاظ کشتیرانی مؤثر بوده است، وقایع و اعمال مؤثر بر سفر دریایی و ملاحظات خاص از قبیل وضعیت هوا و دریا را با ذکر تاریخ و محل ثبت به صورت دقیق ثبت کند. این دفتر باید قبلاً توسط سازمان بنادر و دریانوردی ضمن درج نام کشتی، شماره گذاری، پلمپ و گواهی شده باشد. نمونه دفتر یادشده، حاوی امور و اطلاعاتی که باید در آن ذکر شود، توسط سازمان بنادر و دریانوردی تهیه می‌شود و استفاده از این نمونه برای کشتیها الزامی است. فرمانده باید سایر دفاتر ثبت و گزارشهای کشتی مانند دفتر ثبت گزارش موتورخانه و دفتر ثبت گزارش عرشه را در کشتی نگهداری کند. مدتی که دفاتر مذکور باید در کشتی نگهداری شوند توسط مالک تعیین و از سوی سازمان بنادر و دریانوردی تأیید می‌گردد.

۶ - ماده ۸۵ قانون دریایی ایران در مورد حرکت و مانور کشتی: فرمانده موظف است در هنگام ورود کشتی به بندر، لنگرگاهها، رودخانه ها، گذرگاههای دریایی، تنگه ها و کانال ها و نیز حرکت و مانور کشتی و خروج آن از این مناطق، عملیات مذکور را حتی در صورت وجود راهنما بر روی کشتی، هدایت نماید.

ماده ۸۵ مکرر ۱ قانون دریایی ایران در مورد وظیفه فرمانده در حفظ و مراقبت از ایمنی، امنیت و سلامت: فرمانده موظف است تمامی توان، تجربه و دانش خود را برای تأمین ایمنی، امنیت، سلامت کشتی، سرنشینان و بار قبل و همزمان با شروع و طی سفر دریایی به کار گیرد و اقدامات متعارف را برای ایمنی و امنیت و سلامتی کشتی و سرنشینان آن در تمامی مراحل مذکور انجام دهد و از انجام هر کاری که کشتی، سرنشینان و بار را به مخاطره می‌اندازد از جمله ورود به مناطق دریایی که عرفاً احتمال دارد کشتی در آنها دچار سانحه شود، اجتناب نماید.

اتمام آن بدون یک دلیل کافی امتناع ورزد^۱. فرمانده هر کشتی ای که در یک تصادم دریایی درگیر می‌شود، بدون ایجاد صدمه قابل توجهی به کشتی خودی، خدمه و مسافران، می‌بایست تمامی تلاش خود را برای نجات کشتی دیگر، خدمه و مسافران آن به کار گیرد. فرمانده هر کشتی می‌بایست هم‌چنین، نام کشتی خود، بندر ثبت شده، بندر مقصد و بندر مقصد بعدی را به فرمانده کشتی دیگر اطلاع دهد. فرمانده کشتی بایستی به هر فردی که در دریا در معرض خطر مرگ قرار دارد، کمک کند، البته تا آن‌جا که کشتی، خدمه و مسافرت در معرض خطر جدی قرار نگیرند. به غیر از شرایط خاص، فرمانده کشتی بایستی از راه ناوربری خود پیروی نماید و مستقیم به سمت مقصد کشتی هدایت نماید.

۳-۶- مقررات کیفی

هنگامی که یک فرمانده کشتی یا بار آن را به عنوان تضمین بدهی بدون توجیه به رهن می‌گذارد، وی مسئول هر گونه آسیب وارده ی احتمالی است^۲. در صورتی که کشتی به دلیلی مربوط به فرمانده کشتی مصادره یا با تاخیر روبرو شود، فرمانده می‌بایست هرگونه خسارت وارده را به مالک یا اجاره کننده پرداخت نماید. اگر هرگونه خطا یا سهل انگاری فرمانده منجر به یک تصادم کشتی با کشتی شود، فرمانده مسئول خسارت ایجاد شده است. فرمانده کشتی ممکن است از طرف کارکنان، مسافران، فرستنده کالا و سایر افرادی که به دلیل یک تصادم، دچار آسیب شده‌اند، تحت پیگرد قانونی قرار بگیرد.

۴- تابعیت و ملیت فرماندهان کشتی ایرانی در قانون دریایی ایران

بر اساس مصوبه هیات وزیران جمهوری اسلامی ایران، تابعیت دوگانه به رسمیت شناخته نمی‌شود. ممکن است فرمانده یک کشتی ایرانی غیر ایرانی باشد، اما مالک کشتی می‌بایست آموزش دهند و فرماندهان کشتی غیرایرانی را با افراد با ملیت ایرانی جایگزین نماید. در این خصوص ماده ۲ ق.د.ا با عنوان تابعیت فرمانده و افسران و کارکنان کشتی تاکید دارد که: «فرمانده و افسران و کارکنان کشتی ممکن است در صورت لزوم از اتباع غیر ایرانی باشند. مالک کشتی باید به هزینه خود اتباع ایرانی را برای کار در کشتی تربیت کند و بتدریج آنان را بجای کارکنان خارجی در کشتی بکار گمارد. برنامه کارآموزی توسط مالکین کشتی تنظیم و پس از تصویب سازمان بنادر و کشتیرانی توسط مالکین مذکور به مورد اجرا گذاشته میشود. ولی در هر حال می بایست در عرض چهار سال از تاریخ قبول تابعیت ایران لاقول نصف کارکنان کشتی از اتباع ایران باشند. مهندسین و افسران و کارکنان ایرانی کشتیرانی در مدتی که جزو کارکنان کشتی باشند از پرداخت مالیات بر حقوق و مزایای دریافتی معاف خواهند بود.»

۱ - ماده ۹۶ قانون دریایی ایران در مورد وظیفه فرمانده در به پایان رساندن سفر: فرمانده بعد از شروع سفر دریایی نمی تواند بدون عذر موجه از ادامه آن خودداری کند. خودداری از ادامه سفر یا انجام سایر وظایف محوله حتی به دلیل بروز اختلاف بین وی و مالک کشتی نیز مجاز نیست. در غیر این صورت فرمانده حسب مورد مسؤول جبران خسارت وارده به مالکان و مستأجران کشتی است.

۲- ماده ۹۴ قانون دریایی ایران در مورد وثیقه و فروش غیرموجه: اگر فرمانده کشتی، اموال یا خود کشتی، کرایه یا بار آن را بدون علت موجه و یا بدون رعایت تشریفات مقرر در این قانون به وثیقه بگذارد یا بفروشد، شخصاً مسؤول خسارات وارده می باشد.

ماده ۹۴ مکرر قانون دریایی ایران در خصوص مسؤولیت فرمانده در صورت تقصیر: چنانچه فرمانده به سبب تقصیر در اجرای وظایف خود خساراتی به اشخاص ثالث وارد نماید، مسؤول است. فرمانده در قبال هرگونه تلف یا خسارت وارده به کالاهای حمل شده بر روی عرشه نیز مسؤولیت دارد مگر آن که فرستنده بار موافقت کتبی خود را با این عمل اعلام کرده باشد یا عرف کشتیرانی این گونه حمل را مجاز تلقی نماید.

بحث و نتیجه گیری

فرمانده کشتی یکی از مهم‌ترین کارگزاران متصدی حمل و نقل دریایی به حساب می‌آید و نسبت به وی مسئولیت دارد. ق.د.ا که برگرفته از مقررات لاهه است، امکان معافیت غیر متعارف فرمانده کشتی از برخی از مسئولیت‌های خود را فراهم می‌سازد در حالی که در کنوانسیون رتردام، با محدود شدن موارد معافیت متصدی حمل و نقل دریایی و شفاف شدن حدود مسئولیت‌های وی، ضمن تطابق بیشتر موارد معافیت با واقعیت‌های فنی امروز، حقوق فرستندگان کالا بیشتر رعایت می‌شود. کنوانسیون رتردام، در فصلی جداگانه موضوع مسئولیت‌های فرستنده را بیان نموده است اما اختصاص یک فصل جداگانه الزاما به معنی افزایش مسئولیت‌های فرستنده کالا نیست بلکه این کار موجب شفافیت و نظام‌مند شدن مسئولیت‌های فرستندگان کالا شده است. با توجه به اهمیت حمل و نقل دریایی و پیچیدگی‌های بسیار زیاد قوانین و مقررات در این حوزه، لزوم تاسیس و اختصاص دادگاهی ویژه دعاوی دریایی (مطابق ماده ۱۸۸ فصل سیزدهم قانون دریایی)، مانند بسیاری از کشورهای دنیا به منظور رسیدگی به مسائل حقوق دریایی براساس قوانین فعلی و تصویب شده‌ی آتی بسیار احساس می‌شود. به منظور یکپارچه‌سازی بحث مطرح شده، در این جا برخی از مهم‌ترین نکات مثبت و نیز نارسایی‌های مقررات مربوط به حمل و نقل دریایی، بیان می‌شود که تعداد معدودی از آن‌ها پیش در مطالعات مرتبط این پژوهش (مانند سیمایی صراف و همکارش، ۱۳۹۳) نیز تاکید شده است.

۴-۱- برخی از نکات مثبت قواعد لاهه و قانون دریایی ایران در رابطه با مسئولیت فرمانده کشتی

- ۱) قواعد لاهه، در زمان خود به اجحاف فراوان متصدیان حمل و نقل (که فرماندهان کشتی‌ها، کارگزاران مستقیم آنان بودند) بر صاحبان کالا پایان داد.
- ۲) استقبال بسیار خوب کشورها از قواعد لاهه موجب راهیابی مستقیم این معاهده به حقوق این کشورها (مانند ایران) شد.
- ۳) بر لزوم آموزش کارکنان منتخب ایرانی جهت جایگزین شدن با فرماندهان غیر ایرانی تاکید شد.

۴-۲- برخی از نارسایی‌های قواعد لاهه در رابطه با مسئولیت فرمانده کشتی

- ۱) با گذشت زمان و پیشرفت‌های اتفاق افتاده در موارد فنی دریاوردی موجب شد تا قواعد لاهه انطباق مناسبی با واقعیت‌های این صنعت نداشته باشد.
- ۲) پروتکل تکمیلی قواعد لاهه (۱۹۶۸) قادر به حل مشکلات این معاهده نیست و ایران نیز به این پروتکل ملحق نشد.
- ۳) در مورد ماهیت مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی مطابق قانون دریایی (و قواعد لاهه) اختلاف نظر وجود دارد.
- ۴) موارد عدم مسئولیت فراوان که بعضا مثل اشتباه دریاوردی که امروزه باتوجه به پیشرفت‌هایی که از جهت فنی در این زمینه حاصل شده دیگر موضوعیت ندارد کمافی السابق مطابق این قانون از موارد عدم مسئولیت متصدی به شمار می‌روند
- ۵) در قانون لاهه، مسئولیت متصدی حمل و نقل ثانوی، ماموران و نمایندگان متصدی حمل و نقل (مانند فرمانده کشتی) و نیز مسئولیت ناشی از تاخیر در تحویل به فراموشی سپرده شده است
- ۶) در قانون لاهه، قلمرو اجرایی قانون، سقف غرامت پرداختی توسط متصدی، معیار محاسبه غرامت، واحد پول مقرر جهت پرداخت غرامت، موارد سقوط سقف غرامت، مبهم، غیر کافی و یا حتی نادیده در نظر گرفته شده است.

۴-۳- برخی از نکات مثبت کنوانسیون رتردام در رابطه با مسئولیت فرمانده کشتی

- ۱) در کنوانسیون رتردام، ضمن حفظ موضوع مسئولیت به عنوان یکی از موضوعات اساسی، همه‌ی ابعاد قراردادی بین متصدی حمل و نقل و فرستنده کالا بررسی شده است.

- (۲) موارد شامل مصونیت‌های متصدیان حمل و نقل از نظر غفلت و اشتباه در بخش هدایت و فرماندهی کشتی کاهش یافته است.
- (۳) مسئولیت متصدی حمل و نقل در رابطه با حفظ قابلیت دریانوردی کشتی را به کل سفر تعمیم داده است و مانند مقررات لاهه به قبل از شروع سفر محدود نکرده است.
- (۴) تعهدات متصدی حمل و نقل در این کنوانسیون در مقایسه با مقررات لاهه مفصل‌تر است.
- (۵) مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل را «فرض مسئولیت» قرار داده است.
- (۶) مقررات قابل فهم و نظام مندی است و حدود مسئولیت همه افراد مرتبط با حمل و نقل دریایی را مشخص نموده است.
- (۷) بین مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی و مسئولیت فرستنده کالا تعادل ایجاد کرده و به نفع هیچ یک از آنان به صورت یک‌جانبه رای نداده است.
- (۸) متصدی را مجبور می‌کند که برای رهایی از مسئولیت، علت حادثه را تعیین و اثبات کند.
- (۹) مسئولیت متصدی در موارد خاص را نیز از نظر دور نداشته و حدود مسئولیت وی را معین ساخته است.
- (۱۰) از آنجایی که در کنوانسیون رتردام، برای حمایت بیش‌تر از فرستندگان، متصدی در قبال فعل یا ترک فعل عوامل خویش (مانند فرمانده کشتی) که به نقض تعهدات وی منجر می‌شوند نیز مسئول قلمداد شده و حتی مسئولیت وی با مجری حمل و نقل دریایی (مثلا فرمانده کشتی) به نحو تضامنی مقرر گردیده است.
- (۱۱) تعهدات فرستنده کالا در این کنوانسیون به صورت شفاف و صریح مطرح شده است.
- (۱۲) تحویل کالا به صورت شفاف قاعده‌مند شده است.
- ۴-۴- برخی از نارسایی‌های کنوانسیون رتردام در رابطه با مسئولیت فرمانده کشتی
- (۱) مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی محدود به حمل کالا است و شامل حمل مسافر و بار وی نمی‌شود.
- (۲) این کنوانسیون صرفاً خسارت مربوط به از بین رفتن کالا و ایجاد خسارت مستقیم به آن‌را در بر می‌گیرد و خسارت ناشی از تاخیر در تحویل کالا را در بر نمی‌گیرد.
- (۳) نقش تعریف شده برای فرمانده کشتی در این کنوانسیون صرفاً در ۳ ماده آورده شده و نسبت به معاهده‌ی لاهه، کم‌تر به آن پرداخته شده است.
- مقایسه‌ی کلی ابعاد صنعت کشتی‌رانی و میزان ارسال کالا در کشور ما این نتیجه را به‌دست می‌دهد که کشور ما جزو کشورهای فرستنده کالا است. بنابراین می‌توان گفت که هرچند این کنوانسیون منافع را برای متصدی حمل و نقل و کارگزاران وی در نظر گرفته است اما از آنجایی که زمینه‌ی بهره‌مندی کافی فرستندگان کالا از مزایای پیش‌بینی شده در این کنوانسیون نیز وجود دارد، پیشنهاد می‌شود کشور عزیزمان به این کنوانسیون پیوسته و قوانین داخلی را نیز بر طبق این معاهده‌ی بین‌المللی به‌روزرسانی نماید.

منابع

- امید، ه. (۱۳۵۳). حقوق دریایی، تهران، مدرسه‌ی عالی بیمه.
- جعفری لنگرودی، م. (۱۳۸۵). ترمینولوژی حقوق، تهران، کتابخانه گنج دانش.
- کاتوزیان، ن. (۱۳۷۴)، دوره‌ی عقود معین، جلد ۱، تهران، شرکت سهامی انتشار.
- (4) Cartner JA, Fiske R, Leiter T. The international Law of the Shipmaster. Informa Law from Routledge; 2013 Mar 1.
- اندرز، د. منتظر، م. مسعودی، ف. (۱۳۹۱). مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی در قبال مسافر در حقوق ایران (با مطالعه تطبیقی)، دوفصلنامه علمی پژوهشی دانش حقوق مدنی، شماره نخست، بهار و تابستان.
- تقی زاده، ا. احمدی، ا. (۱۳۹۴). بررسی تطبیقی حدود و مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی در کنوانسیون رتردام با کنوانسیون های بروکسل و هامبورگ، مطالعات حقوق تطبیقی، دوره ۶، شماره ۲، پاییز و زمستان.

- دمرچیلی، م. (۱۳۸۳). مسئولیت مدنی متصدی حمل و نقل دریایی (مطالعه تطبیقی در حقوق ایران، انگلیس و کنوانسیون هامبورگ)، رساله دکتری حقوق خصوصی، دانشگاه تهران
- سعیدی، ط. (۱۳۹۱). بررسی تطبیقی وظایف و مسئولیت های متصدی حمل و نقل بر اساس کنوانسیون های رتردام و هامبورگ، پایان نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه آزاد اسلامی واحد تهران مرکز.
- محبی، م. (۱۳۸۹). بررسی تطبیقی مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی در قبال خسارت کالا در کنوانسیون هامبورگ و رتردام، پایان-نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه آزاد اسلامی واحد تهران مرکز.
- محمدزاده وادقانی، ع. (۱۳۸۱). مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی، شماره ۵۵، بهار ۱۳۸۱.
- حسن زاده، و. (۱۳۹۴). مسئولیت مدنی فرمانده کشتی از منظر قانون اصلاح دریایی ایران مصوب ۱۳۹۱، پایان نامه کارشناسی ارشد دانشگاه پیام نور استان تهران، دانشکده علوم انسانی.
- سلطانی نژاد، ه، پورنوری، م، خانی زاده، م. (۱۳۸۶). مسئولیت مالک کشتی و پوشش بیمه ای آن، فصل نامه صنعت بیمه، سال بیست و دوم، شماره ۴.
- سیمایی صراف، ح، یاری، م. (۱۳۹۳). تعهدات و مسئولیت های متصدی حمل و نقل دریایی در کنوانسیون رتردام؛ مطالعه تطبیقی با ق.د.ا، کنوانسیون های بروکسل و هامبورگ، مجله تحقیقات حقوقی شماره ۶.
- محمدزاده وادقانی، ع، کاردان، ک، کنوانسیون رتردام. (۱۳۹۱). فصلنامه حقوق، مجله ی حقوق و علوم سیاسی، دوره ۴۲، شماره ۱.
- محمدزاده وادقانی، ع، کاردان، ک، کنوانسیون رتردام. (۱۳۹۲). فصلنامه حقوق، مجله ی حقوق و علوم سیاسی، دوره ۴۳، شماره ۲.