



موارد معافیت متصدیان حمل و نقل دریایی از مسئولیت مدنی در نظام حقوقی ایران و مقررات بین المللی

کامل حمید^۱، سجاد صفری^۲

۱- دانشجوی دکترای حقوق خصوصی، دانشگاه آزاد اسلامی، واحد بین الملل قشم

۱- عضو باشگاه پژوهشگران جوان و نخبگان دانشگاه آزاد اسلامی، واحد بین الملل قشم

۲- کارشناسی حرفه ای مدیریت خدمات حمل و نقل بین المللی، مرکز آموزش علمی کاربردی اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی ایران

چکیده

در حمل و نقل دریایی برخلاف حمل و نقل زمینی و هوایی، نوع و مبنای مسئولیت میان حقوقدانان اختلافی است؛ بنحوی که بعضی از حقوقدانان، این مبنا را مطابق با قانون تجارت ایران و سایر مقررات موافق می دانند (فرض مسئولیت متصدی حمل و نقل) و عدّه ای دیگر، فرض را بر تقصیر متصدی حمل نهاده اند با این مشخصه که اگر متصدی در حمل بار (کالا) مرتکب تعدی و تفریط (تقصیر) شده باشد، مسئول و در غیر اینصورت، مسئولیتی بر وی نیست (به نظر می رسد مبنای این نظر، موضوع کنوانسیون بروکسل در این باب باشد). در قانون دریایی ایران به نظر می رسد اعمال شرط خلاف (در کاهش یا سلب مسئولیت متصدی) پذیرفته شده است مگر آنکه متصدی به موقع کشتی را برای دریانوردی آماده نکرده است، یا تجهیزات لازم و کارکنان مجهز نباشند و یا انبارها و قسمتهای دیگر کشتی که برای حمل کالا مورد استفاده قرار می گیرند مهیای حمل نبوده باشند که در اینصورت، تقصیر متصدی مفروض است. در این مقاله که به روش کتابخانه ای گردآوری شده است با رویکردی تطبیقی (در حقوق تجارت ایران و اسناد بین المللی مرتبط با حمل و نقل دریایی) در مقام بررسی جهات معافیت از مسئولیت مدنی متصدیان حمل و نقل دریایی خواهیم بود که در پایان خواهیم دید، صرفنظر از مبنا و ماهیت مسئولیت متصدیان حمل و نقل دریایی، این گروه از نمایندگان تجاری می توانند به بعضی از جهات معافیت که در اسناد و مقررات بین المللی نیز مورد اشاره قرار گرفته اند برای رهایی از مسئولیت استناد نمایند.

واژگان کلیدی: حمل و نقل دریایی، متصدیان حمل و نقل دریایی، حقوق دریایی، مسئولیت مدنی، معافیت از مسئولیت مدنی



۱- مقدمه

انسان، از دیرباز برای بقاء و استمرار حیات خود به داد و ستد و فعالیت‌های بازرگانی مشغول بوده و امر حمل و نقل برای او مهمترین وجوه امور بازرگانی تلقی می‌شد. تلاش انسانها برای گسترش راههای مختلف ارتباطی (زمینی، دریایی و هوایی) همه و همه بیانگر اهمیت امر حمل و نقل کالا و مسافر برای بشر بوده است. در این راستا، بشر به خوبی دریافته است که در کنار داشتن راههای وسیع و قابل عبور و مرور داشتن قواعد و مقررات دقیق برای تنظیم امر عبور و مرور و حمل و نقل موضوعی ضروریست (نک. به: تقی زاده و احمدی، ۱۳۹۴: ۴۴۴). این تلاشها در ادوار مختلف تاریخ چهره های گوناگونی داشته است و در هر دوره با نوع و اهمیت وسیله ارتباطی تناسبی تام داشته است. در دوره هایی که راه زمینی تنها راه ممکن برای عبور و مرور انسانها و حمل و نقل کالاها بوده، نوع مقررات حاکم بر آن نیز بگونه ای ویژه بوده است. بعدها با پیشرفت علوم و فنون و گسترش راه های دیگر نظیر راههای دریایی و هوایی این مقررات پیچیده تر و متکاملتر شد. انسانها بخوبی دریافته اند که در هر دوره با توجه به پیشرفت در امر حمل و نقل نیازمند مقررات تازه تر و مناسبتر می باشند. این تلاش پیگیر و منطقی بشر در کشورها نیز در دوره های مختلف قانونگذاری به خوبی قابل مشاهده است. تلاشهایی که در حقوق حمل و نقل بین المللی، زمینه ساز ظهور قوانین و مقرراتی شد که هر یک به نوعی و با شرایطی خاص (در فضای اقتصادی و تجاری زمان تدوین و تصویب) ناظر به شرایط و کیفیاتی از حمل و نقل دریایی و حاکم بر مسئولیت مدنی متصدیان حمل و نقل دریایی به عنوان اصلی ترین و در عین حال، اشخاص منحصر بفرد حمل و نقل دریایی قرار گرفت.

این اسناد، ابتدا در خصوص مبانی و کلیات مسئولیت مدنی متصدیان حمل و نقل دریایی تقریراتی را بیان می داشتند، اما رفته رفته واضعان بین المللی به این نتیجه رسیدند که متصدیان حمل نیز افرادی نوعی و مانند دیگر افراد ممکن است بدون انجام هر گونه خطا یا تقصیر (ابتدا گفته می شد تقصیر سنگین و بعدا تقصیر یا خطای سبک که در حقوق انگلستان نیز بحثهای مفصلی در خصوص آن مطرح است) پدید آمد؛ بنحوی که گفته شد در مواردیکه خسارتی به کالاهای مورد حمل (دریایی) پیش آید، باید بررسی کرد که آیا متصدیان حمل و نقل در بروز خسارت نقش مؤثر داشته اند یا خیر و اگر نقش آنان کمرنگ یا اساساً بلاوجه باشد (غیر مؤثر) بنابراین هیچ منطق حقوقی و انصافی حکم نمی کند که خسارات وارده را جبران کند، چه آنکه هرگاه متصدیان حمل و نقل دریایی خسارات ناروا که ممکن است مبالغ بسیار زیادی نیز باشد، دیرپایی نگذشته که ممکن است همه آنان از کار (تصدی به حمل و نقل دریایی) کسیده و در نتیجه تأمین مایحتاج بشر از طریق دریا با اخلال کلی و غیر قابل جبران مواجه گردد. بر این اساس بود که در متون جدید مقررات مرتبط با حمل و نقل دریایی (بعنوان نسخه اصلی و ابتدایی یا نسخه بازنگری شده قوانین و مقررات سابق) علاوه بر مسئولیت مدنی و اثبات آن، به موارد معافیت از مسئولیت نیز پرداخته شد؛ بنحوی که هر مقرر مصادیق متعددی را از جمله جهات معافیت از مسئولیت برای متصدیان حمل و نقل دریایی پیش بینی کرد



که در نوع خویش تا آن زمان بی سابقه بوده است. بعنوان نمونه می توان از عدم مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی در صورت آتش سوزی 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 که تا پیش از تصویب این مقررات سابقه ای در حمل و نقل دریایی نداشته است و اگر این رویه ادامه پیدا می کرد، اکنون عملاً هیچکس حاضر نبود در حوزه حمل و نقل دریایی فعالیت نماید، چرا که هیچ بازرگانی با علم به اینکه دریا هیچگاه مضمون از طوفان و تلاطم است، خطر حمل و نقل های پُریسک و خطرناک را تقبل نخواهد کرد؛ با این مشخصه که برای یک بازرگان (خصوصاً بازرگانان پیشگام از صنعت دریانوردی و حوزه حمل و نقل مانند بازرگانان انگلیسی، آمریکایی، فرانسوی، هلندی و غیره) آنچه برای آنها در درجه اول اهمیت می باشد، سود و بازدهی اقتصادی است که انتظار برای بروز خطر، خسارت و در نتیجه مسئولیت و جبران خسارت! بنا بر این، بطور مسلم و مطابق آنچه که بعدها در جهت معافیت متصدیان حمل و نقل دریایی از بعضی خسارات وارده به محموله های دریایی، بطور مستقیم و اثرگذار یا غیرمستقیم و از طریق عدم پذیرش محموله های دریایی، این بازرگانان توانستند مسئولیت مطلق و بدون قید و شرط قبلی که آنها را بطور عام مسئول به سرانجام رسانده ارسال کالا به طور سالم به مقصد (با هر شرایط و پیشآمد دریایی) بودند، را با مسئولیت نسبی جایگزین نمایند، بنحوی که از جهات متعددی برای آنها معافیت از مسئولیت ایجاد گردد و نفس راحتی در پذیرش محموله های تجاری کشیدند.

در این راستا، عده ای حقوقدانان داخلی بر این اعتقاد می باشند که نارضایتی از قواعد لاهه و پروتکل اصلاحی آن موجب گردید تا کنفرانس تجارت و توسعه سازمان ملل متحد پس از بررسی های طولانی و نشستهای متعدد در سال ۱۹۷۸ در گردهمایی خود در شهر هامبورگ آلمان، قواعد تازه ای در زمینه معافیت از مسئولیت در حمل و نقل دریایی به تصویب رساند که به قواعد هامبورگ (Hamburg Rules) معروفیت دارد. البته تا پیش از این کنوانسیون، جهات معافیت از مسئولیت در حمل و نقل دریایی در مقررات دیگری نیز مورد تصریح قرار گرفته بود و این کنوانسیون ابداع جدیدی در این خصوص نداشت، اما بعضاً به مواردی اشاره شده بود که در دیگر اسناد سابقه ای نداشت. در هر حال، جهت روشن شدن هر چه بیشتر این مطلب، لازم و ضروری خواهد بود که جهات معافیت متصدیان حمل و نقل از مسئولیت در اسناد مزبور به طور صریح مورد بحث و بررسی قرار گیرد که در مطالب ذیل این بخش بطور جداگانه و بنحو اختصار خواهد آمد.

۲- کلیات موارد معافیت متصدیان حمل و نقل دریایی از جبران خسارات دریایی (مطابق کنوانسیونهای بروکسل، هامبورگ و ورتدام)

موارد پیش بینی شده جهت معافیت متصدیان حمل و نقل دریایی در جبران خسارات بحری را می توان در چند گروه جداگانه بحث نمود؛ گروه اول مربوط به خسارات ناشی از علل غیرقابل انتساب به متصدیان حمل و نقل دریایی است که شامل مصادیقی



همچون ۱. خطرات و حوادث دریا یا آبهای قابل کشتیرانی دیگر، ۲. بلایای طبیعی یا مشیات الهی، ۳. جنگ و نتایج آن و عملیات خصمانه،

۴. توقیف کشتی، ۵. اعتصاب، و ۶. اغتشاش یا شورش مردمی خواهد بود که البته در این اوصاف (غیرقابل انتساب به متصدیان حمل و نقل) مؤلفه هایی همچون ۱. خارجی بودن رویداد پیشآمده، ۲. مقاومت ناپذیر بودن این رویداد و ۳. غیرقابل پیش بینی بودن می بایست به اثبات برسد یا احراز آن بنحو قابل لمسی احساس گردد. گروه دوم این معافیتها، مربوط به خسارات ناشی از علل مربوط به فرستنده یا اصل کالا می باشد که شامل چهار فرض: ۱. تقصیر فرستنده کالا، ۲. عیوب ذاتی کالا، ۳. نقص در بسته بندی کالا و ۴. نقایص و کامل نبودن علاوم و مشخصات کالای ارسالی خواهد بود. در گروه سوم این معافیتها، خسارات ناشی از بهره برداری از کشتی به عنوان وسیله حمل کالا مورد تصریح قرار گرفته است که شامل مواردی می گردد که متصدی حمل و نقل دریایی بدون اطلاع کافی از وضعیت کشتی، مبادرت به ارسال کالا از طریق دریا می نماید که البته مراقبتهای اولیه و عرفی حقوق دریایی می بایست قبلاً مبذول شده باشد؛ در این گروه، همچنین، خسارات ناشی از آتش سوزی خارج از فعل یا خطای متصدی باربری (حمل و نقل) و خسارات ناشی از عملیات نجات و انحراف موجه نیز جای خواهد گرفت. در گروه چهارم این معافیتها (مطابق با کنوانسیون بروکسل) می توان به عدم مسئولیت متصدیان حمل و نقل کالا در مورد کالاهای خاص و خطرناک اشاره کرد و البته مطابق بند «ف» بخش (۲) ماده (۵۵) قانون دریایی ایران و بند Q پارگراف (۲) ماده (۴) قواعد لاهه: «متصدی، پاسخگوی 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» که این مورد را نیز از جهات معافیت متصدیان حمل و نقل دریایی نام برد.

در کنوانسیون هامبورگ نیز مواردی جهت معافیت متصدیان حمل و نقل دریایی از مسئولیت اشاره شده است که بنظر می رسد مصادیق جدیدی (در مقایسه با کنوانسیون بروکسل و قواعد لاهه) بشمار می روند مانند ۱. حمل حیوانات زنده، ۲. مساعدتهای دریایی (که البته در کنوانسیون بروکسل با عنوان نجات دریایی از آن نام برده شده است)، ۳. حمل کالا روی عرشه و ۴. آتش سوزی که مورد اخیر در کنوانسیون بروکسل نیز مورد تصریح قرار گرفته بود، اما در مقرر حاضر به ابعاد حقوقی آنها بنحو جامعتری اشاره شده بود و همچنین، برخلاف مقرر پیشین (کنوانسیون بروکسل که متأثر از قواعد لاهه و ویزی بود) بیشتر حقوق داخلی کشورها در حوزه تجارت و حمل و نقل کالا گرایش پیدا شده است نه اقتصاد و تجارت بین الملل و نتایج مترتب بر آن.

همچنین، در کنوانسیون وتردام نیز مواردی جهت معافیت متصدیان حمل و نقل دریایی پیش بینی شده است که از جهاتی مشابه کنوانسیون بروکسل، از جهاتی مشابه کنوانسیون هامبورگ و در چند مورد محدود نیز دارای نوآوری و ابداع است. مطابق این



کنوانسیون، دو گروه موارد خاص معافیت و موارد عام معافیت از مسئولیت پیش بینی شده است. در گروه اول، تقریباً مانند کنوانسیون هامبورگ عمل شده است (حمل کالا روی عرشه کشتی، حمل حیوانات زنده و حمل کالاهای خطرناک) و فقط قراردادهای حجمی به ان اضافه شده است. در گروه دوم معافیتها، مواد ناشی از علل غیر قابل انتساب به متصدی (مانند قوه قهریه یا بلایای طبیعی، عوامل ناشی از برهم زدن نظم عمومی، آتش سوزی در کشتی، اعتصاب و عیوب مخفی کالا) مورد تصریح قرار گرفته است (مانند کنوانسیون بروکسل) و مواردی که مربوط به فرستنده کالا نیز می باشند از دیگر جهات معافیت متصدی حمل و نقل دریایی از مسئولیت مورد تصریح قرار گرفته است مانند: ۱. فعل یا ترک فعل فرستنده، ۲. عیوب ذاتی کالا، ۳. موارد مبتنی بر احسان و حسن نیت متصدی حمل و نقل (۱. نجات اشخاص و اموال و ۲. محیط زیست) که مورد اخیر از ابداعات این کنوانسیون محسوب می گردد که تا پیش از این سابقه قانونگذاری و تصریح (در کنوانسیونهای بروکسل و هامبورگ) را نداشت.

در هر حال، جهت آشنایی و شناخت دقیق این موارد (معافیت کننده متصدیان حمل و نقل دریایی از جبران خسارت) در کنوانسیونهای مذکور، در گفتارهای پیش رو (۳، ۴ و ۵) بطور جداگانه و بنحو مختصر (با توجه به کثرت مطالب و کمبود فضای تشریح) خواهیم پرداخت با این مشخصه که به چکیده اصلی موارد معافیت از حیث تقنین خواهیم پرداخت و از پرداختن به مطالب نظری و کلیات بحث اجتناب خواهیم نمود.

۳- موارد معافیت متصدی حمل و نقل کالا در کنوانسیون بروکسل

مقدمتاً در باب مسئولیت مدنی و موارد معافیت از مسئولیت متصدیان حمل و نقل مطابق کنوانسیون بروکسل باید بیان داشت که مبنای مسئولیت در کنوانسیون «بروکسل» (و حتی کنوانسیونهای هامبورگ و روتردام)، «فرض مسئولیت» حاکم می باشد، از این رو به محض تحقق ضرر، مسئولیت متصدی حمل و نقل مفروض خواهد بود. در چنین سیستمی تنها راه رهایی از این فرض، اثبات علت وقوع خسارت و غیر قابل انتساب بودن آن به متعهد است. اما در مواردی با توجه به نوع قرارداد و شرایط خاص آن، قانونگذار این امر را با بر شمردن مواردی تحت عنوان موارد معافیت تسهیل نموده است. به گونه ای که متعهد با اثبات هر یک از آنها به عنوان علت وقوع خسارت، از مسئولیت معاف می گردد (نک. به: مصباحی، پیشین: ۷۱). در این زمینه، مقررات «بروکسل» در پاراگراف های «اول، دوم و چهارم ماده ۴» (بند ۲ ماده ۵۵ قانون دریایی ایران) به این موارد معافیت اشاره می نماید (لازم به ذکر است که این سخن به این معنی نیست که با اثبات موارد معافیت، متصدی حمل قطعاً از مسئولیت معاف خواهد بود، بلکه این موارد، فرض مسئولیت را بر می دارد و در این صورت، فرستنده می تواند با اثبات تقصیر متصدی حمل، مسئولیت جبران خسارات را متوجه وی سازد). با توجه به حذف این موارد در مقررات «هامبورگ»، موارد بر شمرده شده در کنوانسیون «بروکسل»، ملاک قرار خواهد گرفت که می توان تحت عناوین «خسارات ناشی از عللی غیر قابل انتساب به متصدی حمل» و «خسارات ناشی از بهره برداری از کشتی به عنوان وسیله حمل» مورد بررسی قرارداد. با وجود این،



مقررات «هامبورگ» نیز ضمن مواد «۵ و ۹»، مواردی که متصدی حمل، معاف از مسئولیت است را معین نموده است. متصدی حمل، با اثبات هر یک از علل معاف کننده، در واقع، «اماره مسئولیتی» (Story of Responsibility) را که با اثبات وقوع خسارت از سوی مدعی، به ضرر او ایجاد شده است، خنثی می نماید و از مسئولیت معاف می گردد، مگر پس از آن، صاحب کالا بتواند تقصیر متصدی حمل را در ورود خسارت ثابت نماید.

با این وجود نباید از این نکته غافل ماند که مبنای اصلی معافیت متعهد از مسئولیت قراردادی، همانا عدم امکان اجرای قرارداد است که البته در این عدم امکان، آنچه ملاک قرار می گیرد، «معیار نوعی»، یعنی توان یک انسان متعارف می باشد، به عبارت دیگر، نه ناتوانی های ویژه متعهد می تواند او را معاف از مسئولیت نماید و نه می توان از او انتظار داشت تا همچون ازسانی افسانه ای رفتار نماید (کاتوزیان، ۱۳۹۴: ۳۶۶). همچنین، عدم امکان اجرای قرارداد، نایستی قابل انتساب به متعهد باشد، یعنی خود متعهد، هیچ نقشی در ناممکن شدن قرارداد نداشته باشد. به عبارتی دیگر، می توان گفت عدم اجرای قرارداد، باید ناشی از عاملی غیر قابل انتساب به وی باشد که می بایست، خارجی، مقاومت ناپذیر و غیر قابل پیش بینی باشد. این مواد در تجارت بین الملل (مشخصاً حمل و نقل تجاری) تحت عنوان «اوصاف علل غیر قابل انتساب خسارت وارده به متصدی حمل» تعریف می گردد که با اصول شرایطی همچون: ۱. خارجی بودن، ۲. غیر قابل مقاومت و ۳. غیر قابل پیش بینی (بودن) از موجبات معافیت متصدی حمل به پرداخت خسارت وارده به خواهان دعوای خسارت (ار سال کننده یا مالک کالا و گیرنده) خواهد بود.

به همین مناسبت، مطابق بندهای «ج، د، و، ه، ز، ح، ی، ک» از بخش «۲ ماده ۵۵ قانون دریایی ایران» (بندهای «ج، د، ه، ز، ح، ی، ک»، ه از بخش ۲ ماده قواعد ۴ لاهه)، این موارد عبارتند از: خطرات و حوادث دریا و یا سوانح دریا و آب های قابل کشتیرانی، بلیات طبیعی (Act of God)، عملیات دشمنان جامعه (Act of Public Enemies)، 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، محدودیت های قرنطینه، اعتصاب و یا بستن کارگاه ها 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 «لاسه»، وقتی که خسارت ناشی از موارد اخیر الذکر است، متصدی معاف از مسئولیت است (مصباحی، پیشین: ۷۳).

به هر وصف، با لحاظ این موارد و جهات معاف کننده (مطابق کنوانسیون بروکسل) بنحو مختصر می توان، این موارد را چنین بحث نمود:

یک- بلایای طبیعی یا مشیات الهی؛ در مورد بلیات طبیعی، اولاً: باید احراز شود که متصدی حمل، کلیه مراقبت های لازم را در ابتدا و در حین سفر انجام داده و ثانیاً: باید ادله ای اقامه نمود که کشتی قابلیت دریانوردی داشته است. ثالثاً: اینکه وقایع موجد بروز خسارت بدون دخالت بشر بوده است. رابعاً: این وقایع غیر قابل پیش بینی و غیر قابل دفع بوده اند و خامساً: اینکه،



خسارت باید مستقیماً مرتبط با بلیات طبیعی تشخیص داده شود. این استثناء، تقریباً همواره در کلیه قراردادهای اجاره و یا برنامه‌های دریایی وارد می‌شود، و شامل تمام اتفاقاتی است که منحصراً مستقیماً بدون دخالت از سان از طبیعت و عوامل طبیعی ناشی شده و با پیش‌بینی معقول هم قابل احتراز نمی‌باشد (صفایی، ۱۳۶۴: ۶۴).

دو- جنگ و عملیات نظامی و خصمانه؛ هر نوع عملیات جنگی بین دول متخاصم، اعم از اینکه یکی از این دول، کشور صاحب پرچم کشتی حامل کالا باشد یا خیر و اعم از اینکه این عملیات جنگجویانه، داخلی یا خارجی باشد، قابل استناد توسط متصدی حمل جهت معافیت از مسئولیت می‌باشد. برای استفاده از این معافیت، جز موارد عمومی، متصدی حمل باید ثابت کند که اولاً: حالت جنگ وجود داشته و ثانیاً: خسارت مستقیماً در اثر عملیات جنگی حادث شده است. در مورد عملیات دشمنان جامعه که در قراردادهای باربری انگلستان از آن به «دشمنان ملکه» یاد می‌شود (ایوامی، ۱۳۷۵: ۱۵۴)، باید گفت که «نه تنها مفهوم آن در فارسی روشن نیست، بلکه در زبان‌های انگلیسی و فرانسه نیز وافی به مقصود نمی‌باشد، ولی در کنفرانس ۱۹۲۱ «لاسه» در پاسخ به این پرسش که منظور از ذکر این عبارت چیست، گفته شد که منظور از ذکر این عبارت، اشاره به راهزنان و دزدان دریایی و یا غارتگران است» (امید، ۱۳۵۳: ۳۱۹). از این رو با توجه به نوع عملیات راهزنان و دزدان دریایی، شاید بتوان گفت که «منظور عملیاتی است که به هجوم در خشکی و یا دریا به صورت آشکار و به قهر انجام می‌شود، ولی دزدی‌های مخفیانه دزدی در کشتی توسط افراد خارج از کشتی یا کارکنان کشتی، مشمول این بند نمی‌شود» (کارکن، ۱۳۷۰: ۱۴۷)، چرا که راهزنی، به سرقت‌های پنهان اطلاق نمی‌گردد، بلکه منظور از آن، سرقتی است که عوامل خارج از کشتی با خشونت مرتکب می‌شوند (محبوبی، ۱۳۹۵: ۴۴). در دهه‌های اخیر، می‌توان عملیات «تروریستی» را از مصادیق این عنوان دانست.

سه- توقیف کشتی؛ چنانچه در اثر دستور حکام، شاهان، دول خارجی و مقامات کشور بیگانه (مگر در نتیجه صدور احکام و آراء محاکم دادگستری) کشتی و یا کالای آن ضبط شده و یا از ورود یا خروج کشتی از بندر، ممانعت به عمل آید و چنانچه این دستور، توسط حکام، عملاً صادر و به مرحله اجرا گذاشته شده باشد و اجرای آن در مورد سایر کشتی‌ها عملی شده باشد، یعنی خطر ضبط و توقیف، صرفاً تهدیدی به اجرا نباشد، بلکه خطر جدی باشد؛ این موارد می‌تواند برای متصدی حمل، از موارد معافیت از مسئولیت باشد. همچنین چنانچه در اثر شیوع بیماری‌های مسری، مقررات قرنطینه خاصی اجرا شود که مانعی برای ورود کشتی به بندر باشد یا چنانچه بندر در محاصره دریایی یا اقتصادی یا در معرض سایر تضيیقات قرار داشته باشد، عطف به مقررات این مورد، عملی خواهد بود. اینها همه مشروط به ایناست، که متصدی حمل از وجود مقررات و دستورات حکام یا مقامات بندری و بهداشتی قبل از شروع سفر، مطلع نشده باشد. ضمناً توقیفی که در نتیجه دعوی صاحبان حقوق ممتاز از قبیل مرتهن با صدور رأی از مراجع ذی صلاح دادگستری و یا در اثر بدهکاری کشتی باشد، شامل این مقررات



نخواهد بود (امید، پیشین: ۳۲۰). همینطور، چنانچه بازداشت، در اثر فعل یا ترک فعلی متصدی باشد، یا در اثر تخلف وی از مقررات، مانند حمل کالای قاچاق، باز هم متصدی از مزایای معافیت از مسئولیت نمی تواند سود جوید.

چهار- اعتصاب؛ منظور از «اعتصاب»، دست کشیدن از کار دسته جمعی کارکنان متصدی یا کلیه متصدیان حمل، بندر یا مؤسسات بارگیری و تخلیه به عنوان اعتراض دسته جمعی علیه متصدی باربری بخصوص، یا کلیه متصدیان می باشد. بر اساس مقررات «لاسه»، اعتصاب به هر منظوری قابل قبول است و متصدی حمل می تواند از معافیت تحت این شرط بهره مند شود. از آنجا که «قانون دریایی ایران» نیز رونوشتی از آن مقررات است، هیچ محدودیت و شرط خاصی برای اعتصاب قائل نشده، ولی در «قانون حمل انگلستان» (England Shipping Law)، اعتصاب، به شرطی قابل قبول است که منظور سیاسی یا صنفی داشته باشد. بدیهی است چنانچه متصدی حمل و نقل، در اجرای وظایف قانونی خود در مقابل خواسته های قانونی و مشروع کارگران رفتار نکرده باشد و در اثر عدم اجرای وظایف، اعتصاب پیش آید، نمی تواند از مزایای این ماده استفاده کند. در ماده یا شرط «کاسپینا» (Caspiana) که در بارنامه های حمل به عنوان شرط فراغت از مسئولیت آورده می شود، متصدی حمل، حق تخلیه کالا را در بندر مبدأ یا هر بندر دیگری که فرمانده، مناسب و امن تشخیص دهد، برای خود محفوظ نگاه می دارد. ماده «کاسپینا» خاطره ای است از «رأی مجلس اعیان انگلستان» در مورد کشتی «کاسپینا»، از سال «۱۹۵۷» و از زمانی که کشتی کاسپینا، به دلیل اعتصاب در بندر لندن، مسیر خود را به سوی بندر «هامبورگ» تغییر داد و کالا را در آنجا تخلیه کرد، وارد بارنامه ها شد. در مورد قانونی بودن و قابلیت قبول ماده فوق که چنانچه در صورت شیوع بیماری های مسری، کشمکش های کارگری، اعتصاب یا تعطیلی کارگاه، ورود کشتی به بندر تخلیه با هر گونه مانعی روبرو شود که در نتیجه آن پهلوگیری کشتی به نحو ایمن و بدون تأخیر مقدور نباشد، فرمانده می تواند کشتی را جهت تخلیه به بندر دیگری هدایت کند. برخی از بانکداران، برای احتراز از هزینه های اضافی و خطراتی که کالا را در نتیجه انحراف از مسیر اصلی تهدید می کند، از قبول بارنامه هایی که شرط «کاسپینا» دارند، خودداری می کنند (تقی زاده، ۱۳۹۴: ۳۱۲).

پنج- اغتشاش یا شورش مردمی؛ «طغیان» یا «شورش» باید به منظور هدف عمومی باشد، ولو آنکه منجر به انقلاب نگردد، با عنایت به این نکته که در اغتشاش، عامل عصیان وجود دارد و این عصیان، اعم از این است که عامل تحریک خارجی در آن وجود داشته باشد یا خیر. در واقع، آنچه از اقوال نویسندگان و آرای صادره از محاکم «انگلستان»، برداشت می شود، این است که «خشونت های مردمی»، حالتی است بین شورش و جنگ داخلی، که وجود یک سازمان خارجی برای تحریک آن ضروری نمی باشد. بدین ترتیب می توان گفت که ذکر عبارت شورش یا خشونت های مردمی در بند K از پاراگراف «۲ ماده ۴ کنوانسیون بروکسل»، بدین منظور بوده است که متصدی حمل، در قبال خساراتی که ناشی از هر گونه آشوب و یا جنگ های داخلی باشد، معاف گردد به گونه ای که بنا بر نظر بعضی از حقوقدانان، این بند در کنار بند e همین پاراگراف که جنگ را از موارد معافیت برشمرده است قرار می گیرد (امید، پیشین: ۳۳۰). بدین ترتیب، اگر ورود خسارت، در نتیجه شورش



و بلوا باشد و مثلاً در نتیجه عملیات شورشیان، خسارتی به کالا وارد آید، متصدی حمل، مسئول نیست. البته متصدی حمل، مؤظف است رابطه میان ضرر وارده و شورش را ثابت نماید و الا او باید خسارات وارده را جبران نماید (مصباحی، پیشین: ۷۷).

شش - موارد مربوط به تقصیر یا قصور ارسال کننده یا اصل کالا؛ به طور کلی هرگاه متعهدله، مانعی در سر راه اجرای قرارداد ایجاد نماید، این امر از مصادیق عامل خارجی محسوب می گردد. بدین ترتیب، می توان گفت که ایجاد مانع چه به عمد باشد چه در نتیجه بی مبالاتی، دیگر او نمی تواند، متعهد را مسئول تأخیر یا عدم اجرای قرارداد قلمداد نماید و از او مطالبه خسارت نماید. البته شرط این امر، این است که تقصیر متعهدله سهمی در عدم انجام یا تأخیر در انجام تعهد داشته باشد. اما نکته قابل اشاره این است که هر چند ممکن است، اقدام متعهدله و یا زیان دیده، همهی اوصاف قوه قاهره را نیز داشته باشد، ولی باید گفت که برای معاف شدن متعهد تا آن اندازه سختگیری نمی شود و عمل قابل پیش بینی و قابل احتراز متعهدله نیز بر حسب طبیعت تعهد، متعهد را از تمام یا بخشی از مسئولیت معاف می نماید، چرا که هیچ کس نمی تواند جبران ضرری را که از اقدام خود او ناشی شده است، از دیگری بخواهد. البته این امر یکی از تفاوت های اشکار مسئولیت قراردادی از ضمان قهری می باشد، چرا که در مسؤولیت قهری، خطای زیان دیده در صورتی موجب معافیت طرف دیگر می گردد که برای او مقاومت ناپذیر و غیرقابل پیش بینی باشد (کاتوزیان، ۱۳۷۶: ۷۹۴). بر همین اساس، هر چند که «فعل یا ترک فعل فرستنده و یا صاحب کالا» (Act or omission of the shipper or owner of the goods, his agent or representative) بیشتر به صورت نقص در بسته بندی و یا درج علائم و مشخصات مطرح می شود، و این موارد در بندهای M و O پاراگراف «۲» ماده «۴ کنوانسیون بروکسل»، مورد تصریح قرار گرفته است، بند I از این پاراگراف در مقام بیان یک حکم کلی، متصدی حمل را از خسارت ناشی از فعل یا ترک فعلی فرستنده کالا به غیر از موارد مصرحه در این ماده، معاف از مسئولیت دانسته است، و این کاملاً در راستای قواعد عمومی مسئولیت قراردادی است. استناد به این ماده، مشروط بر این است که متصدی حمل، رابطه سببیت بین فعل یا ترک فعل فرستنده، عامل یا نمایندگانش را با ایجاد خسارت اثبات نماید. اما مقررات «هامبورگ»، هر چند، بندی مشابه این بند و یا دیگر بندهای مرتبط با این موضوع ندارد، اما با توجه به پاراگراف «۷ ماده ۱۹» این مقررات، می توان این قاعده را استنباط کرد. این پاراگراف مقرر می دارد: «چنانچه اخطار کتبی تلف یا خسارت، با ذکر وضعیت عمومی آن، از طرف متصدی حمل یا حمل و نقل کننده ثانوی، ظرف ۹۰ روز از تاریخ وقوع تلف یا خسارت یا تاریخی که تحویل کالا مطابق پاراگراف (۲) ماده (۴) صورت گرفته است، با احتساب تاریخ مؤخر بین این دو تاریخ، به فرستنده ارسال نشده باشد، فرض بر این است که متصدی حمل و نقل کننده ثانوی، هیچ گونه تلف یا خسارتی که ناشی از تقصیر یا غفلت فرستنده، مأمورین یا نمایندگان او باشد، متحمل نشده باشد» (بر اساس تفسیری که از پاراگراف «اول ماده ۵ مقررات هامبورگ» شده است، متصدی حمل، در این مورد نیز، می بایست تمامی اقدامات لازم برای احتراز از واقعه و عواقب آن را انجام داده باشد. به



عبارتی دیگر وقوع خسارت به هیچ وجه قابل انتساب به وی نباشد. ولی شاید بتوان گفت با توجه به مفهوم مخالف پاراگراف «۷ ماده مقررات هامبورگ» که در بالا ذکر شد، اگر متصدی حمل، اخطار کتبی خسارت را همراه با وضعیت عمومی آن به فرستنده کالا در مهلت قانونی ارسال دارد، دلیل ظاهری مبنی بر ایراد خسارت به سبب فعل یا ترک فعلی فرستنده یا کارکنان او به نفع وی ایجاد می‌شود و بار اثبات علت وقوع خسارت بر عهده فرستنده قرار می‌گیرد). همچنین، بموجب بند m از پاراگراف «۲ ماده ۴ کنوانسیون بروکسل»، متصدی حمل در قبال کسر و کمبود حجم و وزن کالا و هر نوع فقدان یا خسارت دیگری که از معایب مخفی، طبیعت و یا عیوب ذاتی کالا ناشی شده باشد، معاف از مسئولیت می‌باشد. علاوه بر این، به موجب بند n از پاراگراف دوم ماده «۴ مقررات لاهه»، متصدی حمل، در قبال خسارات ناشی از نقایص بسته‌بندی کالا معاف از مسئولیت می‌باشد. از آنجایی که فرستنده کالا، می‌بایست کالا را به گونه‌ای بسته‌بندی کند که برای محافظت از کالا، در قبال خطرات معمول حمل دریایی مناسب باشد، نقص در بسته‌بندی را می‌توان یکی از مصادیق «تقصیر فرستنده» بر شمرده و با توجه به بند i همین پاراگراف، در صورتی که نقص در بسته‌بندی علت وقوع خسارت باشد، می‌توان متصدی حمل را معاف از مسئولیت دانست و در آخر، باید اضافه کرد به موجب بند o از پاراگراف «۲ ماده ۴ کنوانسیون بروکسل»، یکی دیگر از موارد عدم مسئولیت متصدی حمل، خسارات ناشی از نقص یا کامل نبودن علائم مشخصه کالا می‌باشد. از آنجا که یکی دیگر از وظایف فرستنده کالا، نصب علائم مشخصه و یا بعضاً علائم هشدار دهنده لازم (در صورت غیرمعمول بودن کالا) بر روی کالا، می‌باشد، در صورتی که خسارت وارده بر کالا ناشی از عدم نصب این علائم باشد، مسئولیتی متوجه متصدی حمل نخواهد بود، چرا که بر طبق قواعد عمومی مسئولیت قراردادی، متصدی حمل، مسئول خسارات ناشی از فعلی یا ترک فعلی متعهدله نمی‌باشد (بند i از همین پاراگراف) و این مورد هم از مصادیق بارز تقصیر متعهدله (فرستنده) می‌باشد.

هفت- خسارات ناشی از بهره برداری از کشتی به عنوان وسیله حمل؛ با توجه به ویژگی‌ها و نوع خاص حمل و نقل از طریق دریا، معمولاً در مقررات حاکم بر این گونه از حمل و نقل، علاوه بر آنچه به عنوان علل غیرقابل انتساب به متصدی حمل، سبب معافیت وی می‌گردد، موارد دیگری نیز پیش‌بینی می‌شود، که بر خلاف اصول و قواعد کلی حاکم بر مسئولیت، معافیت متصدی حمل را در پی خواهد داشت. این موارد در مقررات «لاسه»، عبارتند از: خسارات ناشی از عدم قابلیت دریانوردی، خسارات ناشی از تقصیر در دریانوردی یا اداره امور کشتی، آتش سوزی و انحراف موجه (توضیح آنکه به طور کلی هر گونه انحراف از مسیر مستقیم، مطمئن و معین دریایی، «انحراف» محسوب شده و موجب پرداخت خسارت ناشی از انحراف و احیاناً خسارت ناشی از تأخیر در تحویل است، مگر اینکه انحراف برای نجات جان افراد یا اموال در دریا بوده باشد یا دارای دلایل موجه و معقول باشد).

هشت- خسارات ناشی از عملیات نجات (اموال یا جان انسانها)؛ مقررات «لاسه» در دو قسمت، به عدم مسئولیت متصدی حمل، نسبت به خسارات ناشی از تلاش برای نجات و مجاهدت برای نجات جان افراد و یا اموال اشاره نموده است. یکی در بند «L»



از پاراگراف «۲ ماده ۴» و دیگری در پاراگراف «۴ همان ماده». به موجب بند «L» از پاراگراف «۲ ماده ۴ مقررات لاهه» (بند ل از بخش ۲ ماده ۵۵ قانون دریایی ایران)، اگر علت وقوع خسارت «نجات و مجاهدت برای نجات جان افراد یا اموال باشد»، مسئولیتی متوجه متصدی حمل نخواهد بود. پاراگراف «۴» نیز مقرر می‌دارد: «هر گونه تغییر مسیر کشتی در دریا، برای نجات و مجاهدت در حفظ جان آدمی و اموال یا هر گونه انحراف معقول کشتی، نقض و تخلف از مقررات این قانون و یا قرارداد حمل نیست و متصدی حمل، مسئول فقدان و یا خسارات وارده ناشی از آن نخواهد بود». بدین ترتیب ملاحظه می‌شود، بند «L» پاراگراف «۲ ماده ۴» به عدم مسئولیت متصدی، نسبت به خسارات ناشی از عملیات نجات در دریا اشاره دارد، ولی این پاراگراف علاوه بر آن، به مسأله دیگری اشاره می‌نماید و آن «هر گونه انحراف معقول کشتی» است، به گونه‌ای که چنین تصور می‌رود که این مقررات در مقام وضع یکی دیگر، از علل معاف کننده می‌باشد.

نه- عدم مسئولیت متصدی حمل در مورد کالاهای خاص و خطرناک؛ بر اساس کنوانسیون بروکسل، فرستنده کالا مؤظف است اطلاعات صحیحی در مورد کالاهایی که جهت ارسال به متصدی حمل تحویل داده در اختیار او بگذارد. «چنانچه نوع و ارزش کالا را عمداً بر خلاف واقع، در بارنامه قید نماید، متصدی حمل و کشتی در مورد فقدان یا خسارت به کالا، مسئول نخواهد بود» (ذیل پاراگراف (۵) ماده (۴) کنوانسیون بروکسل). در صورتی که فرستنده کالا، خصوصیات کالا را بر طبق واقع اظهار دارد، متصدی حمل حق دارد به جهت وجود خصوصیات خاص کالا، با فرستنده «قرارداد خاص» منعقد نماید و انعقاد چنین قرارداد حملی، تابع کنوانسیون بروکسل نبوده و طرفین می‌توانند هر نوع شرطی برای حمل مشخص نمایند، حقوق و مزایایی در خصوص معافیت از مسئولیت برای متصدی حمل در نظر بگیرند و توافق‌های خاصی در مورد مراقبت و مواظبت کارکنان یا نمایندگان متصدی و مأمورین مجاز در مورد بارگیری، جابجا کردن، انبار کردن، حمل و محافظت و تخلیه کالا منظور دارند، «مشروط بر اینکه با انعقاد قراردادهای مذکور، بارنامه دریایی تنظیم نشود، و همچنین قرارداد در قبض رسیدی که غیرقابل انتقال خواهد بود، ذکر و عبارت «غیرقابل انتقال» در روی رسید مذکور قید شود» (قسمتی از ماده (۶) کنوانسیون بروکسل).

ده- دیگر موارد معاف کننده؛ مطابق بند «ف» از بخش ۲ ماده ۵۵ قانون دریایی ایران» (بند q پاراگراف ۲ ماده ۴ قواعد لاهه): «متصدی، پاسخگوی 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».

۴- موارد معافیت متصدی حمل و نقل کالا در کنوانسیون هامبورگ

در مقام مقایسه مقررات «لاهی» (کنوانسیون بروکسل)، با مقررات «هامبورگ»، باید متذکر شد که مقررات «هامبورگ» با وضع یک قاعده کلی در ماده «۵»، متصدی حمل را در صورتی معاف از مسئولیت می‌داند که ثابت نماید خود و یا مأمورانش، تمامی



اقداماتی را که به طور معقول جهت احتراز از واقعه و عواقب آن لازم بوده به عمل آورده است. متصدی حمل برای معافیت به استناد این ماده، می‌بایست با اثبات علت وقوع و اثبات انجام تمامی اقدامات برای احتراز از واقعه و عواقب آن، غیرقابل انتساب بودن آن را به خود اثبات نماید، لذا این قاعده شبیه به قاعده مندرج در بند «q» پاراگراف «۲ بند ۴ کنوانسیون بروکسل» است. بدین ترتیب، در هر دو این کنوانسیون‌ها، جدای از مواردی که به طور خاص به عنوان معافیت برشمرده شده است، بر اساس قاعده کلی، متصدی حمل می‌بایست غیرقابل انتساب بودن علت وقوع خسارت را به خود ثابت نماید تا از زیر بار مسئولیت برهد، و این کاملاً در راستای همان قواعد عمومی مسئولیت است. نکته قابل ذکر این است که مقررات «هامبورگ»، با حذف موارد معافیت به صورت خاص به گونه مندرج در مقررات «لاسه»، معافیت متصدی حمل از مسئولیت را نسبت به مقررات «لاسه»، مشکل‌تر نموده است و بدین ترتیب گام بزرگی در جهت منافع فرستندگان کالا برداشته است، برای نمونه در مورد خسارات ناشی از اعتصاب بر اساس مقررات «لاسه»، از آنجایی که این امر در زمره موارد معافیت برشمرده شده است، متصدی حمل با اثبات این امر که علت وقوع خسارت، اعتصاب کارکنان در بندر تخلیه بوده است از مسئولیت معاف می‌گردید، مگر اینکه فرستنده ثابت می‌کرد که متصدی حمل، مرتکب تقصیر و کوتاهی شده است. حال آن که بر اساس مقررات «هامبورگ»، متصدی حمل علاوه بر اثبات اعتصاب به عنوان علت وقوع خسارت، همچنین باید غیرقابل انتساب بودن آن را به خود ثابت نماید و ثابت نماید که اقدامات لازم را برای احتراز از آن و عواقب آن انجام داده است، به عبارت دیگر اعتصاب برای او می‌بایست به عنوان «فورس ماژور» باشد، در غیر این صورت از مسئولیت معاف نخواهد شد.

به همین ترتیب، سایر عوامل مندرج در پاراگراف «۲ ماده ۴ مقررات لاهه»، زمانی می‌تواند موجب معافیت متصدی حمل بر اساس مقررات «هامبورگ» گردد که متصدی حمل علاوه بر اثبات آنها به عنوان علت وقوع خسارت، غیرقابل انتساب بودن آنها و یا خارجی بودن آنها را نسبت به خود اثبات نماید. (لازم به ذکر است که می‌بایست آتش‌سوزی را از این حکم استثناء کرد). مشابه این امر را شاید بتوان در قانون «۱۸ ژوئن ۱۹۶۶ فرانسه» مشاهده کرد. به موجب بند «d» از ماده «۲۷» این قانون، متصدی حمل، در قبال خسارات ناشی از حوادث غیرقابل انتساب به وی معاف می‌گردد و رویه قضایی «فرانسه»، تمامی مواردی که در این ماده برشمرده شده‌اند، از قبیل بلیات طبیعی، خطرات و سوانح دریایی، جنگ و عملیات دشمنان جامعه را مشمول این بند می‌داند، مشروط بر اینکه متصدی حمل، ثابت نماید که حادثه موجب خسارت، برای او غیر قابل پیش‌بینی و غیرقابل احتراز بوده است. به عبارت دیگر، حادثه موجب خسارت، واجد خصایص «فورس ماژور» (Force Major) یا قوه قاهره بوده است. این همان رویکردی است که در مقررات «هامبورگ» با حذف علل معاف کننده قابل مشاهده است، یعنی بازگشت به همان قواعد عمومی مسئولیت (نک. به تقی زاده، پیشین: ۳۸۰). در هر حال، با این کلیت که از کیفیات معافیت از مسئولیت بیان گردید، می‌توان به موارد معافیت (مطابق با کنوانسیون هامبورگ) به موارد ذیل اشاره کرد:



اول- 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 مربوطه، تلف، خسارت یا تأخیر قابل انتساب به این خطرات ویژه می‌باشد. در این حالت، فرض بر این خواهد بود که تلف، خسارت یا تأخیر، در تحویل کالا، کلاً یا جزئاً ناشی از تقصیر متصدی حمل و نقل یا مأموران و نمایندگان او بوده است». همان‌طور 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 (مطابق بند «۳» ماده «۵» قانون دریایی ایران (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، مشمول قانون دریایی نخواهند بود»). بنابراین، در حالت کلی، متصدی حمل و نقل دریایی، مسئول خسارت ناشی از حمل حیوانات زنده و تأخیر در تحویل آن است، مگر اینکه ثابت کند خسارت 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.

دوم- مساعدت دریایی؛ مطابق بند «۶ ماده ۵ قواعد هامبورگ»: «به جز 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 «لاهی» 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 ای مورد ارتکاب اشتباه از طرف متصدی و یا نمایندگان او می‌تواند موجب مسئولیت او شود (مصباحی، پیشین: ۹۸).

سوم- 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 حمل گردد، حمل و نقل کننده 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 بر روی عرشه بر عهده حمل و نقل کننده است، مع‌هذا 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- هر



گاه 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، حمل و نقل کننده علی‌رغم مفاد بند «یک ماده ۵» مسئول تلف، خسارت و همین‌طور تأخیر در تحویل که منحصرأ ناشی از حمل کالا به روی عرشه است می‌باشد. میزان مسئولیت نامبرده بر حسب مورد مطابق مقررات «ماده ۶ یا ۷» این کنوانسیون تعیین می‌گردد. ۴- حمل کالا بر روی عرشه، برخلاف توافقی که صریحاً مقرر می‌دارد کالا باید در داخل کشتی حمل گردد به عنوان تعدی یا تفریط از طرف متصدی حمل و نقل به مفهوم مفاد ماده ۸ تلقی می‌شود. در واقع، قواعد «هامبورگ»، در پاسخ به این نیاز حمل و نقل دریایی، طی ماده «۹» حمل به روی عرشه را ضابطه‌مند 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 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 برخورداری از سقف غرامت مطابق ماده «۸» معاهده خواهد بود (با اثبات هر یک از موارد اخیرالذکر 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 «یک» 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).

چهارم- آتش سوزی؛ بند «۴ (الف) از ماده ۵» کنوانسیون «هامبورگ» مقرر می‌دارد: «متصدی حمل در موارد ذیل مسئول می‌باشد:

۱- در صورت از بین رفتن یا خسارت به کالا در اثر آتش سوزی، مشروط بر اینکه مدعی اثبات نماید آتش سوزی در اثر قصور و مسامحه متصدی حمل یا خدمه او به وقوع پیوسته است. ۲- چنانچه مدعی اثبات نماید ... کلیه اقدامات لازم و منطقی به منظور خاموش کردن و جلوگیری از آتش سوزی یا تقلیل اثرات آن انجام نگرفته است». در نتیجه، کنوانسیون «هامبورگ»، آتش سوزی را از موارد عدم مسئولیت متصدی نمی‌داند، و وی را مسئول می‌شناسد، لیکن در اینجا خواهان یا صاحب کالا باید اثبات نماید که وی در انجام وظایف خود در حد یک متصدی مراقب، اهمال کرده است، البته در اینجا برخلاف معمول کنوانسیون‌های حمل و نقل، بار اثبات خطای متصدی، بر عهده صاحب کالا افتاده است. مقررات «هامبورگ» از میان «۱۷»



مورد مندرج در پاراگراف «۲ ماده ۴ مقررات لاهه»، تنها به آتش سوزی اشاره می نماید. در حقیقت، پس از اختلاف بر سر نگهداشتن دو مورد از موارد معافیت، یعنی، تقصیر در دریانوردی و اداره امور کشتی و دیگری آتش سوزی، بنابر پیشنهاد «هیئت نیجریه ای»، توافق بر این شد که معافیت در اثر تقصیر در دریانوردی را برداشته و تنها آتش سوزی را نگه دارند، که البته با توجه به پیشرفت های فنی صورت گرفته در زمینه دریانوردی و به لحاظ اینکه کشتی از این جهت، کمتر موضوع خطرات قرار می گیرد، معافیت ناشی از اشتباه دریانوردی در قواعد «هامبورگ» حذف شده است. بدین ترتیب، از بند «a» پاراگراف «۴ ماده ۵» مقررات «هامبورگ»، که در بالا ذکر شد دو نکته مشخص می گردد:

اول: اینکه در این ماده، به صراحت بار اثبات تقصیر متصدی حمل بر دوش خواهان یا فرستنده کالا قرار گرفته است و بدین ترتیب، ابهام موجود در مقررات «لاسه» که سبب اختلاف در رویه قضایی کشورها شده بود، مرتفع گردیده است. دوم: اینکه به موجب این مقررات، متصدی حمل در قبال خسارات ناشی از آتش سوزی به سبب قصور و یا غفلت مأمورین و نمایندگان نیز مسئول و قلمداد گردیده است و بدین ترتیب منافع فرستندگان کالا را بیشتر تأمین می نماید. همچنین پاراگراف «۴ ماده ۵» مقررات هامبورگ، در جهت تسهیل اثبات علت آتش سوزی مقرر می دارد: «در حالتی که حریق در کشتی موجب تضییع کالا شود، بنا به تقاضای خواهان یا متصدی حمل و به منظور تعیین علت و نحوه آتش سوزی، یک بازرسی مطابق با رویه مرسوم کشتیرانی به عمل خواهد آمد و به تقاضای خواهان یا متصدی حمل، نسخه ای از گزارش کارشناس در اختیارش قرار خواهد گرفت» (در ذیل پاراگراف «۶» ماده «۳» کنوانسیون بروکسل نیز، در خصوص کلیه خسارات وارده از جمله آتش سوزی مقرر می دارد: «متصدی حمل و تحویل گیرنده باید همه گونه تسهیلات معقول جهت رسیدگی و تشخیص فقدان و خسارت واقعی و یا خساراتی که تصور می رود به بار آمده فراهم کند...»). کنوانسیون «هامبورگ»، اگرچه در خصوص مسئولیت ناشی از اعمال مستخدمان و کارگران متصدی حمل، صریحاً مقرراتی وضع کرده و ابهام موجود در کنوانسیون «بروکسل» را برطرف ساخته است، لکن از یک نقص اساسی برخوردار است. در کنوانسیون «بروکسل»، متصدی حمل که مدعی برخورداری از مزایای ماده «۴» و از جمله بند راجع به آتش سوزی بود، باید استحقاق خود را ثابت نماید و از جمله ثابت کنند که علت آتش سوزی از عمل یا خطا یا تبانی او ناشی نشده است، لکن در کنوانسیون «هامبورگ»، متصدی حمل، در صورتی مسئول خسارات ناشی از آتش سوزی است که خواهان (صاحب کالا) ثابت نماید که آتش سوزی از قصور یا مسامحه متصدی حمل یا مستخدمان و نمایندگان او ناشی شده است. این امر یعنی اثبات قصور یا مسامحه متصدی، یک موضوع مشکل بوده و نیاز به اطلاعات تخصصی و ابزار فنی پیچیده داشته و موجب می شود که در آینده در موارد بیشماری از دعاوی جبران خسارت، خواهانها بازنده دعوی شوند (همان: ۳۸۶).



۵- موارد معافیت متصدی حمل و نقل کالا در کنوانسیون روتردام

از دیگر مقررات ناظر به معافیت متصدیان حمل و نقل دریایی از مسئولیت و جبران خسارات وارد به کالاهای حمل شده، کنوانسیون روتردام است که در بعضی جهات به دو مقررہ پیشین یعنی کنوانسیونهای بروکسل و هامبورگ در ماهیت شبیه خواهد بود و بعضیاً به مسأله جدیدی تکیه نکرده است و فقط به بعضی مختصات حقوقی جدید یا تفسیر در نوع و ماهیت خسارت (در انطباق با وصف معاف کننده) پرداخته است. بعنوان نمونه، در خصوص معافیت متصدی از حمل کالا روی عرشه کشتی، کنوانسیون «روتدام» با توجه به کاربردهای کانتینر، علاوه بر معیارهای مقررات قبل در زمینه حمل کالا روی عرشه، حمل کالا در کانتینرها یا بر روی کانتینرها یا وسایل حمل و نقلی که برای حمل روی عرشه مناسب باشد را نیز لحاظ کرده است، مشروط بر اینکه عرشه‌های کشتی مخصوصاً مناسب حمل چنین کانتینرها یا وسایل حملی باشند (بند «۱» «ب» ماده «۲۵» کنوانسیون روتردام) و یا آنکه: در زمینه مسئولیت متصدی در قبال زیان، خسارت یا تأخیر در تحول کالاهایی که روی عرشه، حمل می‌گردند نیز کنوانسیون «روتدام» راه اعتدال را پیش گرفته است. بدین سان که نه همانند مقررات «لاسه»، آن را به طور کل از شمول خود خارج ساخته و نه همانند مقررات «هامبورگ» تمام خسارات ناشی از آن را به متصدی تحمیل کرده است. کنوانسیون در خصوص کالاهایی که به موجب قانون، قرارداد حمل، عرف، رسوم یا رویه‌های تجاری، می‌بایستی روی عرشه حمل شوند، مسئولیت متصدی را در قبال زیان یا خسارت این کالاها را نفی می‌کند، مشروط بر اینکه علت چنین خسارت‌هایی ریسک‌های خاص مطرح در حمل روی عرشه باشد و نه هر خسارتی. کنوانسیون به نحو عاقلانه‌ای، حمل کانتینری کالا روی عرشه را از این حکم مستثنی کرده است (بند «۲» ماده «۴» کنوانسیون روتردام). به عبارت دیگر، متصدی در قبال حمل کانتینری کالا روی عرشه کماکان مسئولیت دارد. همچنین، «مقررات روتردام» همانند سایر مقررات در صورتی که متصدی، خلاف توافق خود با فرستنده مبنی بر حمل کالا در فضای زیر عرشه، حمل نماید، وی را از حق برخورداری از تحدید مسئولیت محروم ساخته است، اما در کنار این فرض، در صورتی که متصدی برخلاف موارد مجاز، کالا را بر روی عرشه حمل کرده باشد و زیان حاصله به کالاها نیز منحصرأً به این علت باشد، متصدی «مسئولیت مطلق» دارد و از دفاعیات مقرر در «ماده ۱۷» نیز محروم خواهد بود (مصباحی، پیشین: ۱۰۳). یا در خصوص معافیت به جهت حمل حیوانات زنده، «مقررات روتردام» در حمل حیوانات زنده نیز متفاوت عمل کرده است و به آزادی قراردادی طرفین در این باره تصریح کرده و به آنها حق داده است که تعهدات یا مسئولیت متصدی حمل و نقل یا طرف مجری را مستثنی یا محدود نمایند. اما بند «الف» ماده «۸۱» نه تنها ضرر و زیان حاصل از تعدد متصدی و نمایندگان او را قابل جبران نمی‌داند، بلکه حتی ضرر و زیان ناشی از بی‌مبالاتی متصدی در صورت علم او به وقوع احتمالی چنان ضرر و زبانی را نیز مشمول استثناء و محدودیت قلمداد نمی‌کند. یا در خصوص حمل کالاهای خطرناک که در این کنوانسیون، کالای خطرناک در مقابل کالای عادی تفکیک و هر یک تعریف شده است. ضمن آنکه این کنوانسیون در خصوص کالای خطرناک دو تکلیف برای فرستنده مقرر می‌دارد: ۱. اطلاع دادن به موقع به متصدی یا مجری حمل، در



صورت کوتاهی فرستنده و مشروط به عدم آگاهی متصدی یا مجری از طرق دیگر فرستنده دارای «مسئولیت مطلق» در قبال خسارت ناشی از قصور در آگاه سازی خواهد بود. ۲. علامت گذاری یا برجسب گذاری کالاها براساس قوانین، مقررات یا سایر الزامات مقامات دولتی که در طول هر یک از مراحل حمل مورد نظر مقامات می‌باشند. در این مورد نیز قصور فرستنده، موجبات مسئولیت وی در برابر متصدی را به همراه دارد (در حالی که در مقررات پیشین، چنین تکلیفی برای ارسال کننده کالا وجود نداشت). همچنین، «ماده ۱۵ کنوانسیون رتردام» این اختیار را به متصدی یا مجری می‌دهد که چنانچه عقلاً احتمال برود که کالایی در طول مدت مسئولیت متصدی حمل و نقل، خطر عملی برای اشخاص و اموال یا محیط زیست ایجاد کند، از دریافت یا بارگیری کالای مذکور خودداری کنند. ملاحظه می‌گردد که اقدامات متصدی در قبال کالاهای خطرناک برخلاف مقررات لاهه، هیچ ارتباطی به آگاهی یا عدم آگاهی متصدی از ماهیت چنین کالاهایی ندارد و افزون بر آن، سایر اقدامات متصدی در خصوص تخلیه، انهدام یا بی‌خطر سازی کالاها نیز می‌بایستی در حدود متعارف باشد. تنها نوآوری کلی این کنوانسیون در پیش بینی شرط معاف کننده جدید «قراردادهای حجمی» است. مطابق این قراردادها، میزان مسئولیت متصدی حمل می‌تواند محدود یا بطور کلی ساقط شود (با توافق قراردادی میان ارسال کننده و متصدی حمل و نقل دریایی). قرارداد حجمی، مطابق بند ۲ ماده ۱ این کنوانسیون عبارتست از: «قرارداد حملی است که حمل مقدار معینی از کالای سلسله‌ای از محموله‌ها را در طول مدت زمانی مورد توافق مقرر دارد. مقدار کالا ممکن است شامل یک حداقل، یک حداکثر و یا حدود مشخصی بین یک حداقل و یک حداکثر باشد». در این تعریف، سه عنصر برای قرارداد حجمی وجود دارد: ۱. تعیین مقدار معین کالا، ۲. وجود چندین ارسال، ۳. مدت زمان توافق شده. مطابق: بند «۱ ماده ۸۰» این کنوانسیون، در حقیقت قراردادی حجمی را به عنوان استثنایی بر مقررات اجباری کنوانسیون و مجالی برای ظهور اصل آزادی قراردادها معرفی کرده است. این بند بیان می‌دارد: «علی‌رغم ماده ۷۹، هر قرارداد حجمی که مشمول این کنوانسیون باشد ممکن است بین متصدی حمل و نقل و فرستنده، حقوق، تعهدات و مسئولیت‌های بیشتر یا کمتر از آنچه که به موجب این کنوانسیون وضع شده است را مقرر دارد». علاوه بر این موارد، معاذیر معاف کننده دیگری نیز در کنوانسیون روتردام پیش بینی شده است که پیش از آن مشابه یا عین آنها در کنوانسیونهای بروکسل و هامبورگ مورد بحث قرار گرفت مانند قوه قهریه یا بلایای طبیعی (بند «ب» با عنوان «مخاطرات، خطرات و حوادث در دریا یا سایر آب‌های قابل کشتیرانی»، خود مصداقی از بند «الف» یعنی قوه قهریه می‌باشد در انطباق با مقررات لاهه می‌باشد «بندهای ج و د») یا مخاطرات جانی که پیش از آن نیز مورد تصریح مقررات لاهه (کنوانوسین بروکسل) قرار گرفته بود (نک. به: مشهدی، ۱۳۹۲: ۶۹). همچنین، کنوانسیون «رتردام»، در بند «پ»، عواملی مانند جنگ، مخاصمات، منازعات مسلحانه، دزدی دریایی، «تروریسم»، شورش‌ها و اغتشاشات داخلی را ذکر کرده است. کنوانسیون، در حقیقت عناوین پراکنده مقررات «لاسه» در بندهای «ه»، «و»، «ک» را تجمیع کرده است و البته با توجه به حوادث تروریستی رو به افزون در دو دهه اخیر، «تروریسم» را نیز به آنها افزوده است. همچنین در خصوص دزدی دریایی نیز ابهاماتی وجود داشت به



نحوی که در مقررات «لاهِه» از عبارت «عملیات دشمنان جامعه» (Act of Public Enemies) شمول عملیات راهزنی و دزدی دریایی را مستفاد می‌کردند، اما مقررات «رتردام» به صراحت به دزدی دریایی نیز اشاره می‌کند. علاوه بر این، این کنوانسیون عوامل ناشی از ایجاب نظم عمومی را از دیگر موارد معاف کننده قلمداد کرده است؛ در توضیح این مصداق گفته شده است: «گاهی در اثر شیوع بیماری خاصی، نظم عمومی و ضرورت حفظ سلامت جامعه ایجاب می‌نماید که بعضی از کالاها قرنطینه شوند. چنانچه متصدی از قبل، از ضرورت اجرا و اعمال چنین مقرراتی آگاه نبوده باشد و قابلیت پیش‌بینی هم نداشته باشد، می‌تواند از این معافیت استفاده نماید. همچنین مقامات دولتی که عهده‌دار برقراری نظم عمومی هستند تیز می‌توانند حسب مورد، کشتی را متوقف یا بازداشت و ضبط نمایند. البته چنین توقیف یا ضبطی نمی‌بایستی به متصدی یا عوامل وی منتسب شود. اما ذکر واژه «مردم» اما در کنار حکمرانان نامتجانس است و به نظر می‌رسد ناظر به فرضی است که مردم به هر دلیلی کنترل بعضی نقاط و از جمله بنادر را در اختیار می‌گیرند. بند «ت» مقررات «رتردام» که به مسائل نظم عمومی می‌پردازد، معادل بندهای «ز» و «ح» مقررات «لاهِه» است» (مصباحی، پیشین: ۱۱۴ برگرفته از: تقی زاده، پیشین: ۴۰۷). همچنین، این کنوانسیون به «آتش سوز» نیز بمثابة یک عذر در معافیت از مسئولیت (بعنوان یک قاعده سنتی در حقوق دریایی) اشاره کرده است (کنوانسیون هامبورگ نیز در بند ۴ ماده ۵ بصراحت به این مورد اشاره کرده بود). علاوه بر این، کنوانسیون روتردام در بند «ث» (در انطباق با بند «ی» مقررات لاهه)، «اعتصاب» را از دیگر معاذیر معافیت از مسئولیت بشمار برده است (تقی زاده، پیشین: ۴۰۹). در این کنوانسیون، همچنین از «عیوب مخفی کالا» بعنوان دیگر عذر معافیت از مسئولیت اشاره شده است (بند «ع» ماده «۴» مقررات «لاهِه» و بند «ج» «۳» ماده «۱۷» مقررات «رتردام»، عیوب مخفی و پنهان را به شرط اینکه با دقت و کوشش کافی قابل کشف نباشند، موجب معافیت از مسئولیت متصدی می‌دانند. اشکالی که در مقررات «لاهِه» وجود دارد و انتظار می‌رفت که در مقررات «رتردام» برطرف شود، مرجع عیوب پنهان است که متأسفانه در مقررات جدید نیز کماکان ابهام دارد. به عبارت دیگر، هیچ یک از دو کنوانسیون مشخص نکرده‌اند که منظور آنها عیوب کشتی است یا عیوب کالا؟ در این خصوص گفته شده است از آنجا که عیب مخفی از «حقوق» لاتین اخذ شده است و در حقوق لاتین، عیب مخفی در برابر عدم قابلیت دریانوردی در «حقوق انگلوساکسون» قرار گرفته است، پس عیب مخفی به کشتی باز می‌گردد نه عیوب کالا. نک. به: امید، پیشین: ۳۴۳). علاوه بر این، در این کنوانسیون در یک چارت مشخص (برخلاف کنوانسیون بروکسل و پیش از آن در قواعد لاهه)، موارد معافیت مربوط به فرستنده کالا در سه فرض فعل یا ترک فعل فرستنده (بند «خ»)، عیوب ذاتی کالا و نقص در بسته بندی و کامل نبودن علائم و مشخصات کالا (بند «ذ») مورد تصریح قرار گرفته‌اند و در آخر، مواردی با عنوان «موارد مبتنی بر احسان و حسن نیت متصدی حمل و نقل» شامل «نجات جان اشخاص و اموال» (بندهای «ر» و «ز») و حفظ محیط زیست (مفاد ماده ۱۵) نیز بعنوان موارد معافیت از مسئولیت حمل و نقل دریایی مورد تقنین قرار گرفته‌اند. با این تذکره که «از آنجا که دوران مسئولیت متصدی در کنوانسیون «رتردام» ممکن است به حمل زمینی هم سرایت نماید، تنها حفاظت از محیط



زیست دریایی مورد نظر کنوانسیون نبوده است، اما راجع به مفهوم محیط زیست باید گفت که هیچ متن حقوقی که محیط زیست را به صورت جامع و مانع تعریف کرده باشد وجود ندارد و قوانینی که در این باره وضع شده‌اند، تعریفی از آن ارائه نکرده‌اند (تقی زاده انصاری، ۱۳۸۷: ۷). مع‌هذا مفهوم عرفی محیط زیست را باید مدنظر قرار داد و چنانچه عملی موجب بروز خسارت به محیط زیست باشد، به متصدی مجوز اقدامات لازم را می‌دهد و آلا بدیهی است که اکثر فعالیت‌های متصدی، خواه ناخواه آلودگی و صدمات متعارفی به محیط زیست پیرامون وارد می‌آورد. پس، نباید از خسارات وارد به محیط زیست، تعریف بسیار موسعی ارائه کرد تا موجبات سوءاستفاده متصدیان فراهم شود. مفاد ماده «۱۵» کنوانسیون «تردام» در مورد خطرات عملی احتمالی نسبت به محیط زیست نیز اجراء می‌گردد» (مصباحی، پیشین: ۱۱۹).

۶- موارد معافیت متصدی حمل و نقل دریایی در قوانین مدنی و تجارت ایران

مطابق نظامات قانونی ایران (حمل و نقل تجاری)، متصدی حمل و نقل، مؤظف است کالایی را که به او سپرده شده است، صحیح و سالم به مقصد برساند و «قانون تجارت» نیز اصولاً او را مسئول تلف و یا نقص و گم شدن کالا و یا تأخیر در تحویل آن به مرسل‌الیه می‌داند، ولی چنانچه متصدی حمل و نقل، ثابت نماید که مراقبت و مواظبت لازم را به عمل آورده است، مسئولیتی متوجه او نخواهد بود، و به همین جهت قسمت اخیر ماده (۳۸۷) قانون تجارت مقرر می‌دارد: «مگر اینکه ثابت نماید تلف یا گم شدن مربوط به جنس خود مال‌التجاره یا مستند به تقصیر ارسال‌کننده یا مرسل‌الیه یا ناشی از تعلیماتی بوده که یکی از آنها داده‌اند و یا مربوط به حوادثی بوده که هیچ متصدی مواظبی نمی‌توانست از آن جلوگیری نماید». علی‌هذا چنانچه متصدی حمل و نقل، ثابت نماید که عدم انجام تعهد در نتیجه اقدامات و جریانات و حوادثی بوده است که قابل استناد به او نمی‌باشد، از جبران خسارت معاف خواهد شد. همچنین، در حمل و نقل مدنی (غیرتجاری)، ماده (۲۲۷) قانون مدنی مقرر می‌دارد: «متخلف از انجام تعهد وقتی محکوم به تأدیه خسارت می‌شود که نتواند ثابت نماید که عدم انجام به واسطه علت خارجی بوده است که نمی‌توان مربوط به او نمود» و ماده (۲۲۹) قانون مذکور نیز مقرر داشته است: «اگر متعهد به واسطه حادثه‌ای که دفع آن خارج از حیطه اقتدار اوست نتواند از عهده تعهد خود برآید محکوم به تأدیه خسارت نخواهد بود». در قانون تجارت نیز در ماده (۳۸۶) علاوه بر اینکه از علت خارجی با تعبیر «حوادثی که هیچ متصدی مواظبی نمی‌تواند از آن جلوگیری نماید» یاد می‌کند؛ از دو مورد دیگر نیز یاد کرده است، که عبارتند از: ۱. عیب ناشی از کیفیت خاص کالا؛ و ۲. معافیت متصدی از پرداخت خسارت در صورتی که عدم انجام تعهد ناشی از تقصیر ارسال‌کننده و یا مرسل‌الیه باشد. مواد (۳۷۹)، (۳۸۰)، (۳۸۱)، (۳۸۴) و (۳۸۷) قانون تجارت نیز معافیت متصدی را به یکی از اعتبارات بالا مورد توجه قرار داده‌اند. بنا بر مراتب فوق‌الاشعار، موارد معافیت متصدی از پرداخت خسارت در موارد زیر خواهد بود:

اول- تقصیر ارسال‌کننده؛ چنانچه فقدان یا تأخیر یا عیب و نقص کالا، نتیجه تقصیر ارسال‌کننده باشد متصدی حمل و نقل، معاف از جبران خسارت خواهد بود (ماده ۳۸۶ قانون تجارت). تقصیر ارسال‌کننده، ممکن است قبل از تسلیم مال‌التجاره باشد



و یا مقارن آن و یا پس از تسلیم کالا بوده باشد. بدین ترتیب، چنانچه کالا در وضع نامساعدی به متصدی حمل و نقل تسلیم شده باشد و ارسال کننده دقت‌های لازم را به عمل نیاورد، از جمله اینکه آدرس صحیح مرسل‌الیه را مشخص ننماید یا عدم عدل‌بندی مناسب و مشخص نکردن اشیای گران‌بها و قیمتی، در صورت بروز خسارت، مسئولیتی متوجه متصدی نخواهد شد. طبق ماده (۳۸۷) قانون تجارت، اگر عدل‌بندی عیب داشته باشد، مسئولیت آن بر عهده ارسال کننده است، زیرا ارسال کننده باید کالا را به نحو مناسبی عدل‌بندی کند، بنابراین، اگر مثلاً کالای شکستنی، درست عدل‌بندی نشود و در نتیجه شکسته شود، متصدی حمل و نقل مسئول نمی‌باشد، مگر اینکه عدل‌بندی، عیب ظاهر داشته و متصدی حمل و نقل، مال‌التجاره را بدون قید عدم مسئولیت قبول کرده باشد، که در این صورت مسئول آواری خواهد بود (ماده ۳۸۱ قانون تجارت)، چون در این مورد با علم به عدم عدل‌بندی مناسب، مسئولیت را پذیرفته و به ضرر خود عمل نموده است.

دوم- تقصیر مرسل‌الیه و گیرنده کالا؛ ماده (۳۸۴) قانون تجارت مقرر می‌دارد: «اگر مرسل‌الیه مال‌التجاره را قبول نکند و یا مخارج و سایر مطالبات متصدی حمل و نقل بابت مال‌التجاره را قبول نکند و یا مخارج و سایر مطالبات متصدی حمل و نقل بابت مال‌التجاره تأدیه نشود و یا به مرسل‌الیه دسترسی نباشد، متصدی حمل و نقل باید مراتب را به اطلاع ارسال کننده رسانیده و مال‌التجاره را موقتاً نزد خود به طور امانت نگاه داشته یا نزد ثالثی امانت گذارده و در هر صورت مخارج و هر نقص و عیب به عهده ارسال کننده خواهد بود». علی‌هذا چنانچه مرسل‌الیه در تحویل گرفتن کالا مسامحه نماید و یا اصلاً کالا را تحویل نگیرد و قبول ننماید، مرتکب تقصیر شده است و در این صورت، مسئولیتی متوجه متصدی حمل و نقل نخواهد بود یا چنانچه پس از ارسال کالا و تعیین نشانی مرسل‌الیه و اعلام آن به متصدی حمل و نقل، آدرس مرسل‌الیه تغییر یابد و به اطلاع متصدی حمل و نقل نرسد.

سوم- عیوب ناشی از کیفیت خاص کالا؛ بموجب ماده (۳۸۶) قانون تجارت، چنانچه تلف یا گم شدن مال، مربوط به جنس خود مال‌التجاره باشد، متصدی، مسئول قیمت آن نخواهد بود. توضیح آنکه برخی کالاها در اثر طبع خود و هر چند که در حالت عادی نیز باشند، در معرض تلف یا عیب و نقص قرار می‌گیرند، مثلاً مایعاتی که تبخیر می‌شوند یا خشکبار که کرم‌بزند که علی‌رغم به کار بردن تجهیزات لازم به دلیل طبع کالا خسارت وارد شود.

چهارم- قوه قاهره یا علل خارجی؛ ماده (۲۲۷) قانون مدنی، از عبارت «فورس ماژور» و «قوه قاهره» ذکری به میان نیاورده است، بلکه به جای آنها کلمه «علت خارجی» را به کار برده است که منظور، کلیه‌ی عللی است که بیگانه از متعهد بوده و مقاومت در مقابل آن برای یک انسان عادی و متعارف مقدور نباشد. برای آن که بتوان متصدی را معاف از پرداخت خسارت دانست، حادثه پیش آمده، باید غیر قابل پیش‌بینی و غیرقابل مقاومت باشد. جنگ و اعتصاب و مداخله قدرت عمومی و حوادث جوی و بلایای آسمانی، توقیف کالا به وسیله دشمن در زمان جنگ، مصادره اموال، عمل شخص ثالث از مصادیق «فورس ماژور» است. ماده (۲۲۹) قانون مدنی نیز بیان می‌دارد: «اگر متعهد به واسطه حادثه‌ای که رفع آن خارج از حیطه اقتدار اوست نتواند از



عهده تعهد خود برآید محکوم به تأدیه خسارت نخواهد بود». برای احراز اینکه آیا حادثه خارج از حیطه اقتدار متعهد است، باید توان انسانی متعارف و آگاه، معیار قرار گیرد. این ماده که تکمیل کننده ماده (۲۲۷) قانون مدنی است، در واقع مؤید ماده (۳۸۴) قانون تجارت می باشد که مقرر می دارد: «چنانچه متصدی ثابت نماید که تلف یا گم شدن کالا و یا تأخیر در تحویل آن مربوط به حوادثی بوده که هیچ متصدی مواظبی نمی توانست از آن جلوگیری نماید...» منظور از حوادث مذکور، همان «فورس ماژور» یا قوه قاهره است. در تعریفی از «قوه قاهره» چنین گفته شده است: «قوه قاهره عبارتست از حادثه ای ناگهانی و گریزناپذیر که قابل انتساب به شخص مورد نظر نباشد و هرگاه در اثر چنین حادثه ای، اجرای تعهد کاملاً ناممکن شود و یا ضرری به دیگری وارد شود، اجرای تعهد متوقف و آن شخص از مسئولیت مدنی یا جزایی معاف خواهد شد» (کاتوزیان، ۱۳۶۲: ۲۹۰). در هر صورت به نظر حقوقدانان، خارجی بودن و اجتنابناپذیر بودن و عدم قابلیت پیش بینی، «سه» شرطی می باشند که برای «فورس ماژور» لازم است. البته نباید فراموش کرد که قطع ارتباط بین ورود ضرر با فعل یا ترک فعل متعهد، همیشه نمی تواند مسئولیت را از بین ببرد، زیرا قواعد مربوط به «قوه قاهره» از قواعد «آمرانه» نمی باشد و بنابراین، طرفین می توانند برخلاف آن توافق نمایند و اگر طرفین توافق کرده باشند که در صورت وقوع «فورس ماژور» هم مسئولیت باقی بماند، قوه قاهره موجبات معافیت از خسارت ناشی از عدم انجام تعهد را فراهم نمی سازد (اسماعیلی، ۱۳۸۱: ۳۲۱).



۷- نتایج و دستاوردها

در نگاهی کلی، مبنای مسئولیت مدنی متصدیان حمل و نقل دریایی را مطابق کنوانسیونهای بروکسل (مقررات لاهه)، کنوانسیون هامبورگ و کنوانسیون روتردام چنین بر شمرد:

۱. در کنوانسیون بروکسل، تعیین مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی، امری پیچیده است، زیرا که فرض تقصیر و فرض مسئولیت مطلق هر دو در این کنوانسیون آمده است. (ر.ک. به: پارگراف اول ماده ۳ و پارگراف دوم ماده ۴).

۲. مبنای مسئولیت مدنی متصدی حمل و نقل دریایی در کنوانسیون هامبورگ، مبتنی بر اصل تقصیر یا خطای مفروض است؛ یعنی اگر متصدی حمل مرتکب تقصیر یا خطای شغلی نشده باشد در مقابل خسارات وارده مسئول نیست. (ر.ک. به: پارگراف اول ماده ۵ کنوانسیون هامبورگ).

۳. در کنوانسیون روتردام، ظاهر امر حکایت از فرض تقصیر متصدی حمل دارد، اما واقع امر، حکایت از مسئولیت مطلق یا همان فرض مسئولیت است. (ر.ک. به: مواد ۱۷ و ۱۸ کنوانسیون روتردام - با عنایت به مقررات لاهه).

بنابراین سخن، جهات معافیت از مسئولیت کنوانسیونهای مذکور و حقوق ایران را می توان بنحو ذیل بر شمرد:

الف- معافیت متصدی حمل و نقل دریایی بر اساس کنوانسیون بروکسل بر مبنای علت خسارت سنجیده می شود. مثلاً در فرضی که خسارت ناشی از علت غیر قابل انتساب به متصدی حمل باشد، وی باید اوصاف علت غیر قابل انتساب مانند خارجی بودن علت، مقاومت پذیری یا غیرقابل پیش بینی بودن علت ورود خسارت را اثبات نماید. در فرض ورود خسارت ناشی از علت مربوط به فرستنده یا اصل کالا، خواند دعوی مسئولیت باید تقصیر فرستنده کالا، وجود عیوب ذاتی کالا و یا نقص در بسته بندی کالا را جهت معافیت از مسئولیت اثبات نماید. در فرض ورود خسارت ناشی از بهره برداری از کشتی به عنوان وسیله حمل، خوانده دعوی، باید قابلیت دریانوردی، اعمال مراقبتهای لازم عدم تقصیر در اداره کشتی یا دریانوردی را به اثبات برساند.

ب- در مقام مقایسه مقررات «لااه» با مقررات «هامبورگ»، باید متذکر شد که مقررات «هامبورگ» با وضع یک قاعده کلی در ماده «۵»، متصدی حمل را در صورتی معاف از مسئولیت می داند که ثابت نماید خود و یا مأموران، تمامی اقداماتی را که به طور معقول جهت احتراز از واقعه و عواقب آن لازم بوده به عمل آورده است. متصدی حمل برای معافیت به استناد این ماده، می بایست با اثبات علت وقوع و اثبات انجام تمامی اقدامات برای احتراز از واقعه و عواقب آن، غیرقابل انتساب بودن آن را به خود اثبات نماید، لذا این قاعده شبیه به قاعده مندرج در بند «Q» پارگراف «۲» بند ۴ کنوانسیون بروکسل است. نهایت آن که، در کنوانسیون هامبورگ، موارد معافیت متصدی حمل و نقل دریایی از مسئولیت تصریح شده است. مطابق این کنوانسیون، متصدی حمل در حمل حیوانات زنده (بند ۵ ماده ۵ قواعد هامبورگ)، مساعدت دریایی (بند ۶ ماده ۵ قواعد هامبورگ)، حمل کالا روی عرشه (ماده ۹ قواعد هامبورگ)، و در زمان آتش سوزی بدون تقصیر (بند ۴ الف ماده ۵ و پارگراف ۴ ماده ۵ مقررات هامبورگ) و معاف از مسئولیت خواهد بود.

5th International
Conference on
Jurisprudence, Law
And
Religious Research

September 21, 2022
Tbilisi - Georgia



پ- مطابق کنوانسیون روتردام، معافیت متصدی حمل و نقل دریایی از مسئولیت، شامل موارد خاص و خاص تر (اخص) معافیت از مسئولیت خواهند بود. موارد خاص مانند حمل بار روی عرشه، حمل حیوانات زنده و حمل کالاهای خطرناک خواهد بود. موارد معافیت اخص مانند موارد ناشی از علل غیر قابل انتساب به متصدی (وجود قوه قهریه یا بلایای طبیعی، عوامل ناشی از برهم زدن نظم عمومی، عوامل ناشی از ایجاب نظم عمومی، اعتصاب یا عیوب مخفی کالا)، موارد مربوط به فرستنده کالا (فعل یا ترک فعل فرستنده و عیوب ذاتی کالا) و نهایتاً، موارد مبتنی بر احسان و حسن نیت متصدی حمل و نقل (نجات اشخاص و اموال و حفظ محیط زیست) خواهد بود.

ت- مطابق قواعد کلی (با عنایت به قوانین مدنی و تجارت ایران)، متصدی حمل و نقل دریایی در موارد ذیل از مسئولیت معاف خواهد بود:

۱. اثبات تقصیر ارسال کننده کالا، ۲. اثبات تقصیر مرسل الیه یا گیرنده کالا، ۳. اثبات عیوب ناشی از کیفیت خاص کالا و ۴. اثبات قوه قهریه یا علل خارجی. نکته مهم قابل عرض در اینجا این است که این موارد عرض هم می باشند یعنی با اثبات هر یک از آن ها، متصدی حمل و نقل دریایی معاف از مسئولیت خواهد بود



۸- منابع و مأخذ

- احمدی، افشین، حدود مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی و موارد معافیت از مسئولیت براساس کنوانسیون روتردام ۲۰۰۹، پایان نامه کارشناسی ارشد حقوق خصوصی، دانشگاه پیام نور، مرکز تهران، ۱۳۹۲.
- اسماعیلی، محسن، قوه قاهره، چاپ اول، تهران، نشر سروش، ۱۳۸۱.
- امید، هوشنگ، حقوق دریایی، چاپ اول، تهران، نشر مدرسه عالی بیمه ایران، ۱۳۵۳.
- ایوامی، هاردی، حقوق دریایی، ترجمه منصور پورنوری، چاپ اول، تهران، انتشارات ماجد، ۱۳۷۵.
- تقی زاده، ابراهیم، حقوق حمل و نقل دریایی (بررسی تحلیلی مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی در حقوق ایران، حقوق اسلام و کنوانسیون های ۱۹۲۴ بروکسل ۱۹۷۸ هامبورگ ۲۰۰۸ و روتردام)، چاپ چهارم، تهران، انتشارات مجمع علمی و فرهنگی مجد، ۱۳۹۴.
- تقی زاده انصاری، مصطفی، حقوق محیط زیست در ایران، چاپ اول، تهران، انتشارات سمت، ۱۳۸۷.
- تقی زاده، ابرهیم و احمدی، افشین، بررسی تطبیقی حدود و مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی در کنوانسیون روتردام با کنوانسیون های بروکسل و هامبورگ، مجله حقوق تطبیقی، دوره ۶، شماره ۲، ۱۳۹۴.
- صفارزاده، محمود؛ عزیزآبادی، ابراهیم؛ حمیدی، حمید و شهباء، محمدعلی، حمل و نقل دریایی، چاپ اول، تهران، انتشارات نماهنگ، ۱۳۹۴.
- صفایی، سیدحسین، قوه قاهره یا فورس ماژور، مجله حقوقی، دفتر خدمات حقوقی بین المللی جمهوری اسلامی ایران، شماره ۳، ۱۳۶۴.
- کاتوزیان، ناصر، حقوق مدنی، مسئولیت مدنی ضمان قهری، چاپ اول، تهران، انتشارات یلدا، ۱۳۶۲.
- کاتوزیان، ناصر، قواعد عمومی قراردادها، جلد چهارم، چاپ دوم، شرکت انتشار با همکاری شرکت بهمن برنا، ۱۳۷۶.
- کاتوزیان، ناصر، مسئولیت مدنی، جلد دوم، چاپ سی و یکم، انتشارات دانشگاه تهران، ۱۳۹۴.
- کارکن، محمدرضا، حدود مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی بر اساس کنوانسیون های ۱۹۲۴ بروکسل و ۱۹۷۸ هامبورگ و حقوق ایران، پایان نامه کارشناسی ارشد حقوق خصوصی، دانشکده حقوق دانشگاه شهید بهشتی، ۱۳۷۰.
- محبوبی، منصور، بانکداری بین المللی و حمل و نقل کالا، صنعت حمل و نقل، جلد ۲۳، چاپ سوم، انتشارات وزارت دارایی و امور اقتصادی کشور، ۱۳۹۵.
- محمدزاده وادقانی، علیرضا، مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی، شماره ۵۵، ۱۳۸۱.
- مشهدی، هادی، موارد معافیت متصدی حمل و نقل دریایی از مسئولیت، چاپ اول، قم، نشر حقوق امروز، ۱۳۹۲.

5th International
Conference on
Jurisprudence, Law
And
Religious Research

September 21, 2022
Tbilisi - Georgia



- مصباحی، هدی، مسئولیت مدنی متصدی حمل و نقل دریایی (مطالعه نحوه و کیفیت اثبات و معافیت از مسئولیت)، پایان نامه مقطع کارشناسی ارشد (رشته حقوق خصوصی)، دانشگاه آزاد اسلامی واحد بین المللی خرمشهر - خلیج فارس، ۱۳۹۷.
- یزدانیان، عیلهرضا، مبانی مسئولیت مدنی متصدی در قراردادهای حمل و نقل دریایی در حقوق ایران و فرانسه، مجله حقوقی دادگستری، دوره ۷۵، ۱۳۹۰.
- هاشمی زاده، سیدعلیرضا، مسئولیت متصدی حمل دریایی در قبال کالا بر اساس کنوانسیون‌های بروکسل ۱۹۲۴ و هامبورگ ۱۹۷۸، پایان نامه کارشناسی ارشد دانشگاه امام صادق، ۱۳۷۸.



Cases of Exemption of Maritime Transport Operators from Civil Liability in the Iranian Legal System and International Regulations

Kamel Hamid

PhD student in Private Law, Islamic Azad University, Qeshm International Branch
Member of Qeshm International Branch, Young Researchers and Elites Club, Qeshm International Branch

Sajjad Safari

Professional Bachelor of International Transportation Services Management, Applied Scientific Training Center of Iran Chamber of Commerce, Industries, Mines and Agriculture

Abstract:

In maritime transport, unlike land and air transport, the type and basis of liability are disputed among jurists; Some jurists agree with this basis in accordance with the Iranian Commercial Code and other regulations (assuming the responsibility of the carrier) and others assume the fault of the carrier with the characteristic that if the carrier in the cargo (Commodity) has committed an offense, he is not responsible and otherwise he is not responsible (it seems that the basis of this opinion is the subject of the Brussels Convention in this regard). In Iranian maritime law, it seems that the opposite condition is accepted (in reducing or removing the crew member) unless the crew has not prepared the ship for navigation in time, or the necessary equipment and staff are not equipped, or warehouses and other parts of the ship that They are used to transport goods that are not ready to be transported, in which case it is the fault of the person in charge. In this article, which has been compiled in a library method, with a comparative approach (in Iranian trade law and international documents related to maritime transport), we will be in a position to examine the aspects of exemption from civil liability of maritime transport operators, which we will see at the end. Regardless of the basis and nature of the liability of maritime transport operators, this group of trade representatives can invoke certain aspects of the exemption, which are also mentioned in international instruments and regulations, to relieve liability.

Keywords: maritime transport, maritime transport operators, maritime law, civil liability, civil liability exemption.