

Limitations of Liability of Marine Carrier in Law of Iran and International Conventions

Mohsen Izanluo
Morteza Bahadoran Shiravan
Ali Mohajerani

International transport always has a great importance in the arena of world trade and the maximum volume of trade exchanges between countries is through the sea and commercial vessels. People who are in charge of marine transport always confront a lot of hazards and risks in the way of transport and delivery of goods and passengers; hence the supportive means are needed to increase their confidence coefficient for continuing their activities. Determining the scope of liability of marine carriers is one of the most effective means in this regard, therefore, the regulators of major international conventions applied it in the field of marine transport of goods by setting regulations in order to limit the liability of carriers in case of accident or damage to the goods or causing physical injuries to passengers. Brussels Convention as the first and oldest international convention on maritime transport is approved by most countries engaged in the issue of maritime transport which of course was reviewed and amended in 1968 and in the corrective protocol (Hague- Visby), the criterion for determining the scope of liability of carrier was changed and somewhat the interests of goods owner countries were considered to a greater extent.

Keywords: Maritime transportation, carrier, limitation of liability, Iran maritime law, Hague rules.

تحدید مسؤلیت متصدی حمل و نقل دریایی در حقوق ایران و کنوانسیون‌های بین‌المللی

محسن ایزانلو*

تاریخ دریافت: ۱۳۹۴/۰۹/۲۷

مرتضی بهادران شیروان**

تاریخ پذیرش: ۱۳۹۵/۰۴/۱۰

علی مهاجرانی***

چکیده

حمل و نقل بین‌المللی همواره از اهمیت بسیار زیادی در عرصه تجارت جهانی برخوردار است و افرادی که متصدی حمل و نقل دریایی هستند همواره با خطرات و ریسک‌های زیادی در راه انتقال و به مقصد رساندن کالا و مسافر مواجه هستند. از این رو نیازمند ابزارهای حمایتی جهت افزایش ضریب اطمینان خود جهت ادامه فعالیت می‌باشند.

تحدید مسؤلیت متصدیان حمل و نقل، یکی از موثرترین ابزارها در این راستا می‌باشد. کنوانسیون‌های مهمی نظیر بروکسل (۱۹۲۴)، هامبورگ (۱۹۷۸)، روتردام (۲۰۰۸) و آتن (۱۹۷۴) از جمله قواعد و مقرراتی هستند که میزان و حدود مسؤلیت متصدیان حمل و نقل دریایی را ذکر نموده‌اند. کنوانسیون بروکسل که در سال ۱۹۶۸ مورد بازبینی و اصلاح قرار گرفت، در پروتکل اصلاحی (لاسه-ویزی) معیار تحدید مسؤلیت متصدی حمل و نقل تغییر یافت و به نوعی، منافع کشورهای صاحب کالا بیشتر مورد توجه قرار گرفت. کنوانسیون هامبورگ نیز با تعیین حق برداشت ویژه (S.D.R)، گام مهمی در تبیین موضوع تحدید مسؤلیت برداشت. قانون دریایی ایران که در سال ۱۳۴۳ و با اقتباس از کنوانسیون بروکسل (۱۹۲۴) به تصویب رسید، در مورد تحدید مسؤلیت هم‌چنان از قواعد کنوانسیون بروکسل پیروی نموده و متأسفانه تغییری در رویه‌ی خود ایجاد نکرده‌است که به نظر می‌رسد با توجه به تصویب کنوانسیون‌های جدید و به‌روزتر در این عرصه، بازنگری در قانون دریایی جمهوری اسلامی ایران امری ضروری است.

واژگان کلیدی

حمل و نقل دریایی، متصدی حمل و نقل، تحدید مسؤلیت، قانون دریایی ایران، کنوانسیون بروکسل

* استادیار دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران

** کارشناس ارشد حقوق خصوصی

*** کارشناس ارشد حقوق خصوصی

مقدمه

تعهد متصدی حمل فقط منحصر به این نیست که مسافر را از محلی به محل دیگر منتقل نماید، بلکه همچنین متعهد می‌شود که او را سالم به مقصد برساند. بدین ترتیب، تعهد ایمنی که عمدتاً تعهدی به نتیجه است، به عنوان یک تعهد قراردادی مطرح شد؛ تا جایی که امروزه رویه قضایی، این تعهد را به موارد بیشماری از جمله حمل و نقل کالا نیز تسری داده است که در حمل و نقل کالا بعضاً، این تعهد به صورت تعهدی به وسیله درآمد شده است. (هاشمی زاده، ۱۳۸۷، ص ۱۶۲)

واژه «تحدید»^۱ به معنای مرزبندی و حد تعیین نمودن است. تحدید مسئولیت از منظر حقوقی، پدیده‌ای است که منجر به کاهش مسئولیت متعهد می‌گردد. در زمینه‌ی تحدید مسئولیت متصدی حمل و نقل، باید متذکر شد که تا قبل از تصویب کنوانسیون ۱۹۲۴ لاهه، مسئولیت متصدی باربری به طور کلی، غیر محدود و به صورت مسئولیت مطلق بود؛ به این معنی که به استثناء مواردی نظیر بلیات آسمانی^۲، سیل، زلزله و طوفان، اصولاً متصدی باربری از لحاظ ضرر و زیان وارده به فرستنده مسئولیت مطلق داشت و در هر حال مکلف به جبران ضرر و زیان وارده به فرستنده کالا بود. با تصویب کنوانسیون لاهه در سال ۱۹۲۴، آنچه مورد توجه قرار گرفت، موضوع «اعمال مراقبت‌های لازم» از طرف متصدی باربری بود به این معنی که متصدی باربری را در صورتی می‌توان مسئول دانست که مراقبت‌های لازم را اعمال نکرده باشد و به عبارت دیگر، مرتکب تفریط یا تعدی و تقصیر به نحوی که در حقوق ایران مورد نظر است، شده باشد. با توجه به اینکه ایران از جمله کشورهایی می‌باشد که قانون لاهه ۱۹۲۴ را پذیرفته و در آبان ماه سال ۱۳۴۳ آن را با تغییراتی به تصویب مجلس رسانده و نهایتاً آن را به پیکره قانون دریائی خود افزوده است، موارد طرح شده در آن علاوه بر قانون دریائی ایران، به سرعت به قوانین حمل کالا در دریا که بارنامه دریایی نشانگر آن است، تسری پیدا کرده است. (انتصاری، ۱۳۷۳، ص ۴۴)

فصل هشتم قانون دریایی به دو قسمت حدود مسئولیت متصدی حمل و نقل و حقوق مسافریین تقسیم شده است که ترجمه‌های از کنوانسیون بین‌المللی مربوط به یکنواخت کردن برخی قواعد مربوط به حمل مسافر از طریق دریا مورخ ۲۹ آورین

۱۹۶۱ است. (اندرز، منتظر و مسعودی، ۱۳۹۱، ص ۷۶) در دوران حاکمیت شرایط قراردادی بر روابط متصدیان حمل و نقل و صاحبان کالا، اجحافات فراوان بر صاحبان کالا وارد می‌شد که با توجه به وضعیت فنی موجود در آن دوران، تدوین نظامی قانونی حاکم بر حمل و نقل دریایی همچون قواعد لاهه برای اولین مرتبه ایده‌آل به نظر می‌رسد. استقبال گسترده کشورها از این قواعد، موجب شد قواعد لاهه همراه با نارسایی‌های آن مستقیماً وارد حقوق این دسته از کشورها شود. (محمدزاده وادقانی، ۱۳۸۱، ص ۹۶)

علت کاهش مسئولیت‌های متصدی باربری، نیازهای جدید اقتصادی و اجرای عدالت بود. بر اثر ترقیات شگرف در امر کشتی‌سازی و پیشرفت و رونق امور بازرگانی و جمع سرمایه‌های کوچک و ایجاد شرکت‌های عظیم کشتیرانی، نوع کشتی‌ها و حمل و نقل دریایی بین‌المللی ابعاد جدیدی به خود گرفت و تغییر فاحشی یافت. پس از جنگ جهانی اول و پیشرفت‌های عظیمی که در صنعت کشتی‌سازی نصیب بشر گردید، نیازهای جدید صنعت و اقتصاد موجب شد که در مسئولیت‌های سنگین و وظایف شاقی که متوجه متصدیان باربری بود، تعدیل ایجاد شود و به همین جهت در کنوانسیون ۱۹۲۴ لاهه، به جای مسئولیت مطلق، مسئولیت نسبی پیش‌بینی گردید و این مسئولیت نسبی به صورت «اعمال مراقبت‌های لازم از طریق متصدی باربری» متجلی گردید. از آنجایی که کار دریایی، کار بسیار خطرناکی است، این تأسیس ایجاد شده است. مبادرت به حمل و نقل دریایی کالا، غیر از این که حوادث طبیعی آن را تهدید می‌کند، از مسئولیت مدنی بسیار سنگینی برخوردار است و این نهاد به منظور حمایت از متصدی حمل و نقل دریایی ایجاد شده است. تحدید مسئولیت، بدین معناست که مالک کشتی یا متصدی حمل در مقابل خسارت جانی و مالی که به اشخاص وارد می‌شود، مسئولیتی محدود است، مشروط بر اینکه در اثر عمد یا بی‌احتیاطی شدید نباشد. (عباس زاده، ۱۳۹۲، ص ۶۷)

۱. منشأ تحدید مسئولیت متصدی حمل

تحدید مسئولیت، امری است در جهت افزایش اطمینان خاطر متصدی حمل به منظور انجام امر خطیر و پراضطراب حمل و نقل دریایی. این موضوع از دو جهت از حیث

منشأ قابل بررسی و تحلیل است: ۱) منشأ قراردادی ۲) منشأ قانونی.

۱-۱. منشأ قراردادی

از آنجایی که رابطه‌ی متصدی حمل و نقل و فرستنده‌ی کالا و یا مسافر، رابطه‌ی قراردادی است لذا طرفین در ضمن انعقاد عقد و قرارداد حمل و نقل می‌توانند شروطی را مبنی بر تحدید و کاهش مسئولیت در نظر بگیرند. شرط محدودکننده‌ی مسئولیت چنانکه از نام آن پیداست، ضمان عهدشکن را محدود به مبلغ معین می‌کند تا حکم خسارت از آن فراتر نرود، مانند اینکه در قرارداد حمل و نقل شرط می‌شود که در صورت تاخیر تا میزان ۱/۰۰۰/۰۰۰ ریال خسارت به صاحب کالا داده شود. تفاوت این شرط با وجه التزام در این است که مدعی ورود خسارت باید آن را اثبات کند، منتها میزان آنچه مورد حکم قرار می‌گیرد نباید از یک میلیون ریال فراتر رود. در حالی که در وجه التزام، خسارت مقطوع است و نیازی به اثبات ندارد؛ خواه میزان خسارت واقعی بیش از وجه التزام باشد یا کمتر از آن. به این ترتیب در وجه التزام، مرز مسئولیت از دو سو معین و قاطع است لیکن در شرط محدودکننده‌ی مسئولیت، تنها سقف میزان خسارت معین است و دادگاه می‌تواند خسارت واقعی آن را تا آن مرز احراز کند. (کاتوزیان، ۱۳۷۶، ج ۴، ص ۴۴) به عبارت دیگر، تحدید مسئولیت، خواهان را از اثبات وقوع و میزان خسارت وارده معاف نمی‌کند. تحدید مسئولیت به صورت قراردادی به دو شکل متصور است که عبارتند از: اعلام ارزش کالا و یا توافق بر مبلغی بالاتر از حد تعیین شده.

از آنجایی که تحدید مسئولیت نیز از جمله مزایایی است که به موجب مقررات بروکسل برای متصدی حمل در نظر گرفته شده است، توافق بر میزانی بالاتر از حد تعیین شده معتبر خواهد بود. بند سوم از پاراگراف پنجم ماده چهارم کنوانسیون بروکسل مقرر می‌دارد: «به موجب توافق میان متصدی حمل، فرمانده یا مأموران متصدی حمل و فرستنده‌ی بار، ممکن است حداکثر دیگری به آنچه به موجب این پاراگراف پیش بینی شده است تعیین گردد، مشروط بر اینکه این حداکثر، کمتر از آنچه در بالا آمده است نباشد.»

بر اساس مقررات هامبورگ نیز چنین امری پیش بینی شده است: پاراگراف ۴ ماده

(۶) این کنوانسیون مقرر می‌دارد: «متصدی حمل و فرستنده می‌توانند با توافق یکدیگر، سقف مسئولیت را به میزانی بالاتر از آنچه در پاراگراف اول پیش بینی شده است، تعیین نمایند.»

بسیار پیش می‌آید که مبلغ تحدید، به میزان بهای کالا یا خدمات تعیین می‌گردد. (ایزائلو، ۱۳۸۲، ص ۵۳) همچنین ماده ۳۸۶ قانون تجارت نیز اگرچه عدم مسئولیت کلی متصدی را قبول نکرده است، ولی در انتهای ماده مقرر داشته: «طرفین قرارداد می‌توانند برای میزان خسارت، مبلغی کمتر یا زیادتر از قیمت کل مال التجاره معین نمایند.» به عبارت دیگر؛ در قانون تجارت، شرط کاهش مسئولیت تا دو میزان مورد قبول واقع شده است. اما اگر مشمول قانون دریایی باشد، با توجه به مواد قانون دریایی، کنوانسیون تحدید ۱۹۵۷ و نیز حمل و نقل‌های بین‌المللی مشمول کنوانسیون آتن و پروتکل (۲۰۰۲) آن، به نظر می‌رسد باید بین دو نوع شروط تحدیدکننده و افزایش دهنده‌ی مسئولیت تفکیک قائل شد.

۲-۱. منشأ قانونی

با مطالعه در نظام حقوقی حمل و نقل دریایی، ملاحظه می‌شود که در کنوانسیون‌های بین‌المللی و نظام‌های حقوقی ملی از جمله در قانون دریایی ایران و قانون حمل دریایی انگلیس، از سیستم جبران خسارت کامل تبعیت نشده است بلکه سقف معینی برای مسئولیت این نوع متصدی پیش‌بینی کرده‌اند. یکی از علل عمده‌ای که موجب اتخاذ این سیاست شد، این است که الزام متصدی به جبران تمامی خسارت، موجب بالا رفتن هزینه‌ی بیمه کالا و در نتیجه افزایش هزینه‌ی حمل می‌شود. این امر خصوصاً در مواردی که محتوای بسته‌های بارگیری شده و ارزش آنها مشخص نیست موجب می‌شود که هزینه‌ی بیمه، بیهوده افزایش یابد، چون متصدی حمل اصولاً در این مواقع، حداکثر مسئولیت خود را بیمه می‌کند و این در حالی است که حق بیمه موسسات بیمه در چنین مواقعی بسیار زیاد است و متصدیان حمل این هزینه‌ها را از طریق افزایش کرایه حمل مستهلک می‌رسانند. بنابراین قانون‌گذاران با اتخاذ سیاست، از بالا رفتن بیهوده‌ی هزینه بیمه و به تبع آن افزایش هزینه‌ی حمل و نقل جلوگیری می‌کنند. همچنین باید در نظر داشت که میزان کرایه‌ی دریافتی نسبت به ارزش کالای حمل شده

بسیار ناچیز است و تصور اینکه متصدی حمل، ملکف باشد در صورت تلف محموله در قبال دریافت کرایه مزبور، کل ارزش کالای تلف شده را به صاحب کالا بدهد، ناعادلانه است و موجب می‌شود متصدیان حمل، از حمل کالاهایی که ارزش نسبتاً زیادی دارند، خودداری کنند. (کارکن، ۱۳۷۲، ص ۳۲) عوامل فوق باعث شد بحث محدودیت مسئولیت، برای اولین بار در مقررات هارتراکت پذیرفته شود و به کنوانسیون‌های بین‌المللی نیز راه یابد.

کنوانسیون هامبورگ، بحث محدودیت مسئولیت را با دقت و به طور کامل مطرح کرده است. کنوانسیون بروکسل (۱۹۲۴) نیز در قسمت ۵ ماده ۴ خود به موضوع تحدید مسئولیت متصدی اشاره نموده و میزان آن را تعیین کرده است. قانون دریایی ایران نیز در فصل پنجم از ماده (۵۵) خود که ترجمه ماده ۴ کنوانسیون لاهه است، این موضوع را مدنظر قرار داده و به آن توجه نموده است. همچنین کنوانسیون لندن (۱۹۷۶) در خصوص تحدید مسئولیت برای دعاوی دریایی و پروتکل ۱۹۶۶ آن، مسئولیت متصدی حمل دریایی را به میزان معینی محدود نمود. این کنوانسیون‌ها به تحدید مسئولیت صاحبان کشتی‌های دریایی، اعم از کشتی‌های مسافربری و باربری پرداختند. همین‌طور که کنوانسیون مسافر (۱۹۶۱)، آتن (۱۹۷۴) و پروتکل (۲۰۰۲) آن که اختصاصاً از حمل دریایی مسافر سخن گفته‌اند، مسئولیت متصدی حمل را بر میزان معینی محدود نموده‌اند.

۲. انواع تحدید مسئولیت

روش‌های تحدیدی مسئولیت در کنوانسیون‌های دریایی به دو نوع تحدید کلی و تحدید جزئی تقسیم می‌شود. روش تحدید کلی هم در نظام‌های عام و هم در نظام‌های خاص استفاده شده، اما از روش تحدید جزئی فقط در نظام‌های خاص پیروی شده است. (ایزانلو و درگاهی، ۱۳۹۳، ص ۴۸۰) بر این اساس مسئولیت متصدی را به تحدید کلی مسئولیت و تحدید جزئی تقسیم می‌کنند که در این قسمت، هرکدام از آنها مورد بررسی قرار خواهند گرفت.

۱-۲. تجدید کلی مسئولیت متصدی

در تجدید کلی مسئولیت، مسئولیت مالک کشتی و سایر افراد محق به تجدید مسئولیت به طور کلی در هر حادثه بر اساس ارزش کشتی و کرایه حمل ظرفیت کشتی یا ترکیبی از دو ملاک یادشده تا میزان معین یا قابل تعیینی محدود می‌شود. (ایزانلو و درگاهی، ۱۳۹۳، ص ۴۸۰) مباحث مربوط به تجدید مسئولیت کلی متصدی را می‌توان به معیار و میزان مسئولیت تحدیدیافته، تشکیل حساب به خصوص و توزیع حساب مخصوص تقسیم نمود.

در خصوص تجدید کلی میزان مسئولیت متصدی، کنوانسیون تجدید (۱۹۲۴) که اولین کنوانسیون تجدید مسئولیت دریایی محسوب می‌شود، به موجب ماده (۱) خود، مسئولیت مالک کشتی را در خصوص تمامی خسارات ناشی از «یک حادثه» به میزانی برابر با ارزش کشتی، کرایه و ملحقیات کشتی محدود نموده، صرف نظر از اینکه خسارت بر مسافر وارد شده یا بر اموال وی.^۳ کنوانسیون تجدید (۱۹۵۷) نیز در ماده (۱)، به صاحبان کشتی‌های دریاییما اجازه داده است مسئولیت خود را به طور کلی در تمامی موارد خسارات مالی و جانی به مسافر یا هر شخص دیگری در خشکی یا کشتی و نیز مسئولیت ناشی از تعهدات قانونی دیگرش به میزان مقرر در ماده (۳) محدود نماید. لازم به ذکر است، بند (۱) ماده ۲ کنوانسیون مذکور، تجدید مسئولیت مقرر در ماده ۳ این قرارداد را شامل مجموع مطالبات شخصی و مالی ناشی از «هر حادثه‌ی مشخص» دانسته است بدون توجه به مطالبات ناشی از حوادث دیگر که قبلاً به وجود آمده یا بعداً به وجود می‌آید.

در خصوص تجدید مسئولیت کلی در حقوق ایران، بند (۱) ماده ۷۵ قانون دریایی که برگرفته از کنوانسیون تجدید ۱۹۵۷ می‌باشد، به مالک کشتی دریاییما اجازه می‌دهد مسئولیت خود را در مورد مطالبات ناشی از تلفات جانی یا صدمات بدنی به هر شخص که برای سفر در کشتی سوار شده، فقدان یا خسارتی که بر اموال حمل شده در کشتی وارد می‌آید، تلفات جانی یا صدمه بدنی به هر شخص دیگر، خواه در خشکی یا در آب و ... رخ داده و مالک کشتی مسئول عمل، خطا یا غفلت چنین اشخاصی است به وجود آید، به میزان مقرر در ماده ۷۷ محدود نماید.

مطابق بند ۱ ماده ۷۶ قانون دریایی، تجدید مسئولیت ماده ۷۷ شامل مجموع

مطالبات مربوط به خسارات بدنی و مالی ناشی از یک حادثه مشخص، بدون توجه به مطالبات ناشی از حادثه‌ی دیگری می‌باشد. بند ۱ ماده ۷۷ قانون دریایی، محدوده‌ی مسئولیت متصدی را به صورت کلی مقرر ساخته و معیار تعیین میزان مسئولیت متصدی را صرف نظر از اینکه متضرر مسافر باشد یا غیر مسافر، ضرب معینی به واحد ریال در هر تن ظرفیت کشتی دانسته است. بنابراین ملاحظه می‌شود به موجب کنوانسیون‌های تحدید کلی (۱۹۵۷) و لندن (۱۹۷۶)، فرمول ظرفیت (توناژ) کشتی برای تعیین میزان تحدید مسئولیت متصدی، نسبت به خسارت وارده در هر حادثه معین و یا در هر حمل تعیین شده است. اتخاذ فرمول ظرفیت، محاکم و طرفین را از تکلیف دشوار و پرهزینه و زمان بر تعیین ارزش کشتی که از گذشته و حتی در کنوانسیون‌های تحدید ۱۹۲۴ معیار تحدید مسئولیت متصدی بوده است و مسئولیت محدود به ارزش کشتی، کرایه‌ی ملحقات آن می‌شده است، خلاص می‌کند.

۲-۲. تحدید جزئی مسئولیت

در روش تحدید جزئی مسئولیت که در اسناد مربوط به حمل کالا و مسافر از آن استفاده می‌شود، حدود مسئولیت با تعیین مبلغ معینی برای جبران یا خسارت وارد شده به هر بسته یا هر کیلو کالا یا جراحت و فوت هر مسافر مشخص می‌شود. (ایزائلو و درگاهی، ۱۳۹۳، ص ۴۸۲) در این قسمت، به بحث تحدید جزئی مسئولیت که مربوط به تحدید مسئولیت متصدی حمل و نقل در قوانین و مقررات داخلی و نیز کنوانسیون‌های بین‌المللی است می‌پردازیم که به دو بخش تحدید مسئولیت متصدی در قبال کالا و در قبال مسافر تقسیم می‌شود.

۲-۲-۱. تحدید مسئولیت متصدی در قبال کالا

قانون دریایی ایران در بند ۵ ماده (۵۵) خود به مبحث تحدید مسئولیت متصدی پرداخته است. طبق این بند: «متصدی باربری و یا کشتی، هیچکدام در مورد فقدان و یا خسارات وارده به کالا، مسئولیتی زائد بر صد لیره استرلینگ برای هر بسته کالا و یا واحد آن نخواهد داشت مگر این که نوع و ارزش این گونه بار قبل از حمل توسط فرستنده‌ی بار اظهار گردیده و در بارنامه دریایی نیز قید شده باشد...». همان طور که

ملاحظه می‌شود، در صورتی که نوع و ارزش بار در بارنامه‌ی دریایی قید نشده باشد (که معمولاً این طور است) مسئولیت متصدی حمل و نقل، محدود به مبلغی به ازای از بین رفتن یا خسارت برای هر واحد کالا می‌باشد و این موضوع، برخلاف مقررات قانون مدنی و تجارت می‌باشد که چنان چه شخص باید خسارت وارده را جبران کند، در صورتی که مال تلف شده «مثلی» باشد باید مثل آن را به هر قیمتی که هست تهیه نموده و به مالک بدهد و در صورتی که «قیمی» باشد، قیمت آن را در زمان تلف تقویم نموده و به مالک آن بدهد.^۴ ماده (۵۵) قانون دریایی، عیناً ترجمه بند پنجم از ماده (۴) کنوانسیون بروکسل می‌باشد. مقررات این کنوانسیون در این مورد به موجب «کنوانسیون استکهلم» اصلاح گردیده است که به موجب آن واحد محاسبه‌ی خسارت از (۱۰۰) لیره استرلینگ به ده هزار فرانک تغییر یافته و هر فرانک را شامل (۶۵,۵) گرم طلا با عیار (۹۰۰ در هزار) تعیین نموده است. تاریخ تبدیل فرانک به پول رایج ملی کشورها طبق قانون دادگاه رسیدگی کننده تنظیم می‌گردد. به دلیل اینکه بعضی از کالاها، واحدشان بسته یا واحد نیست در توافق نامه‌ی بعدی، نسبت به وزن کالای خسارت دیده هم تعیین گرامت گردید به نحوی که برای هر کیلو از کالای خسارت دیده، (۳۰) فرانک در نظر گرفته شد. به علاوه، با ورود کانتینر به صحنه تجارت بین‌المللی، اختلاف نظر وجود داشت که آیا کانتینر یک واحد محسوب می‌شود یا اینکه محتویات داخل آن مبنای محاسبه قرار می‌گیرد؟ این مساله از دید متصدی حمل و صاحب کالا کاملاً متفاوت بوده، بنابراین به جهت اهمیت کاربرد کانتینر در حمل و نقل دریایی و توسعه کشتی‌های کانتینربر، کاملاً معلوم بود که قوانین لاهه در این زمینه باید تجدید نظر قرار گیرد. به ویژه با توجه به اینکه یک کشتی حامل کالاهای عمومی، احتمال داشت محمولات را در یک کانتینر به طریقه بسته بندی سنتی برای گیرندگان مختلف حمل نماید. به منظور حل این مشکل، پروتکل (۱۹۶۸) به تصویب رسید. پروتکل ۱۹۶۸ بروکسل، اختلافات بین متصدی حمل و صاحب کالا را در این مورد حل نمود و به فرستنده بار تضمین داد که بتواند از کانتینر استفاده کند و از مقررات مربوط به مسئولیت متصدی حمل، نسبت به هر بسته یا واحد استفاده کند. به دنبال امضای پروتکل بروکسل در سال ۱۹۷۸، کنوانسیون سازمان ملل متحد در رابطه با حمل دریایی تشکیل شد و مقرراتی را تصویب نمود. کنوانسیون مزبور در مورد حداکثر مسئولیت

متصدی حمل در قبال خسارت به کالا یا از بین رفتن کالا، طبق شرایط ماده (۵)، محدود به مبلغی معادل ۸۳۵ واحد محاسبه برای فرستنده یا (۲/۵) واحد محاسبه برای هر کیلوگرم یا وزن خالص کالای خسارت دیده یا مفقود شده هر کدام که بیشتر باشد، محسوب می‌گردد.^۵ همان طور که ملاحظه می‌گردد، به جای تعیین مبلغ غرامت از واحد محاسبه نام برده شده است. از نظر اقتصادی و تغییرات برابری ارز، چنان چه واحد پولی یک کشور، مبنای محاسبه باشد ممکن است مسائلی در محاسبه و همچنین در حرفه و صلاح صاحب کالا و یا متصدی حمل پیش آید و شاید به این جهت کنوانسیون سازمان ملل متحد، اتکاء به واحد پولی کشوری خاص را حذف و به جای آن معیار جدیدی را پیش بینی نموده است.

۲-۲-۲. تحدید مسئولیت متصدی حمل در قبال مسافر

در مورد حمل مسافر، در صورت فوت و یا ورود صدمات، حداکثر مسئولیت متصدی برای هر مسافر برابر با ۲۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال یا معادل آن به ارزش خارجی خواهد بود.^۶ به عبارت دیگر این مبلغ حداکثر خسارتی است که قانوناً می‌توان از متصدی حمل وصول کرد و دادگاه، مجوزی برای صدور حکم به پرداخت خسارت بیش از آن نخواهد داشت. متن بند یک ماده ۱۱۵، ترجمه‌ی بند یک کنوانسیون بین‌المللی آتن (۱۹۶۱) است که مبلغ را ۲۵۰/۰۰۰ فرانک معادل (۶۵/۵) میلی گرم طلای ۹۰۰/۱۰۰۰ معین کرده است. (امید، ۱۳۵۳، ص ۳۲)

۳. مبانی و منابع تحدید مسئولیت

در این قسمت به بحث مبانی و منابع تحدید مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی خواهیم پرداخت. در این مجال سعی براین خواهد بود که مبنا و چرایی و هدف قانون‌گذار ایران و کنوانسیون‌های بین‌المللی را در ایجاد زمینه‌های محدود نمودن مسئولیت متصدی حمل دریایی را تبیین نمائیم و در ادامه به منابع تحدید مسئولیت نیز خواهیم پرداخت. این مبحث شامل دو بخش مبنای تحدید مسئولیت و منابع تحدید مسئولیت خواهد بود.

۱-۳. مبنای تحدید مسئولیت

در حقوق مسئولیت مدنی، بعد از اثبات عناصر سه گانه مسئولیت، یعنی ورود ضرر، فعل زیان بار و رابطه‌ی سببیت، نوبت به تعیین میزان مسئولیت عامل یا عاملان ورود خسارت می‌رسد که اصولاً تعیین آن با توجه به نظر کارشناس و به وسیله‌ی دادگاه انجام می‌گیرد. به عبارت دیگر، معمولاً میزان مسئولیت عامل زیان به اندازه‌ی میزان واقعی خسارتی است که به زیان دیده وارد کرده است. این یک اصل مسلم در حقوق مسئولیت مدنی است که از زیان دیده باید به نحوی جبران خسارت شود که گویا چنان حادثه‌ی زیان باری در رابطه با وی اتفاق نیفتاده و تا جایی که امکان دارد، باید وضعیت زیان دیده را به حالت قبل از وقوع حادثه زیان بار برگرداند. اما گاهی قانون‌گذار بنا به مصالحی، سیاست دیگری پیش رو می‌گیرد و وارد کننده‌ی زیان را به مبلغی مقطوع ملزم می‌کند. این مبلغ ممکن است بیشتر و یا کمتر از میزان واقعی خسارت وارده باشد. همچنین رایج است که طرفین قرارداد، با توافق، از پیش میزان مسئولیت ناشی از نقض قرارداد را تعیین می‌کنند. این نوع توافق‌ها و قراردادها را در صورتی که مبنی بر افزایش مسئولیت از میزان مسئولیت خسارت وارده باشد «وجه التزام یا شروط کیفری» و در صورتی که مفاد شرط، کاهش میزان مسئولیت باشد «شرط تحدید مسئولیت» می‌نامند. (کاتوزیان، ج ۴، ص ۲۱۰)

بحث اصلی ما راجع به مورد دوم یعنی «شرط تحدید مسئولیت» در خصوص متصدی حمل دریایی می‌باشد. همان طور که گفته شد، قانون‌گذار بنا به مصالحی، به حمایت از گروه خاصی از افراد جامعه یا صفت خاصی می‌پردازد.

یکی از طرق مزبور، این است که در روابط قراردادی آن گروه یا دست اندرکاران آن صنعت با طرف مقابل دخالت کرده و در مواردی که به موجب قانون مسئول جبران خسارتی می‌باشند، مسئولیت آنها را محدود به میزان معینی که کمتر از میزان واقعی خسارت است بکند و یا حتی آنها را از جبران خسارت معاف کند. (دمیرچیلی، ۱۳۸۲، ص ۳۲)

شروط تحدید مسئولیت در یک نگاه کلی بدین معناست: «توافق‌هایی که پیش از واقعه‌ی عهدشکن به منظور تغییر نظام قانونی مسئولیت یا شرایط مطالبه‌ی آن به سود طرف معین منعقد می‌شوند.» (ایزانلو، ۱۳۸۲ صص ۲۳ و ۲۲) لازمه‌ی این امر، بی تردید

آن است که تعهدی که در قرارداد به حذف آن تصریح می‌شود، تعهدی باشد که به طور معمول به حکم قانون یا عرف از آن قرارداد ناشی می‌شود و گرنه معنی ندارد که طرفین حذف تعهدی را که اصولاً از قرارداد آنها ناشی نمی‌شود شرط کنند یا اینکه به صراحت به ایجاد یک تعهد قراردادی دست زنند و در عین حال، شرط کنند که مدیون به چنین تعهدی پایبند نیست. (ایزانلو، ۱۳۸۲، ص ۳۲)

شرط محدود کننده‌ی مسئولیت تنها مخالف اصل جبران کامل خسارت است بی آنکه جبران خسارت را از بین ببرد. در نتیجه نه تنها دکترین و رویه‌ی قضایی به اتفاق، شرط محدود کننده را معتبر دانسته‌اند، (محمددوبدار، رهایی، ۱۳۸۰، ش ۱۰۲۶) بلکه برخلاف معمول، شرط محدود کننده در مورد حمل و نقل، حتی در فرض ارتکاب یک تقصیر سنگین از سوی متصدی نیز پذیرفته شده است.

اکنون پس از تعریف شرط محدود کننده‌ی مسئولیت، به مطالعه‌ی این بحث می‌پردازیم که آیا صنعت کشتیرانی و متصدیان حمل و نقل از چنین حمایت‌هایی برخوردار هستند؟

با مطالعه نظام‌های حقوقی حقوق حمل و نقل دریایی ملاحظه می‌شود که در کنوانسیون‌های بین‌المللی و نظام‌های حقوق ملی از جمله در قانون دریایی ایران از سیستم جبران کامل خسارت تبعیت نشده است، بلکه سقف معینی برای مسئولیت این نوع متصدی پیش بینی کرده‌اند.

یکی از علل عمده‌ای که موجب اتخاذ این سیاست شده آن است که الزام متصدی به جبران تمامی خسارات، موجب بالا رفتن هزینه‌ی بیمه کالا و در نتیجه افزایش هزینه‌ی حمل می‌شود. این امر مخصوصاً در مواردی که محتوای بسته‌ها بارگیری شده و ارزش آنها مشخص نیست موجب می‌شود که هزینه‌ی بیمه بیهوده افزایش یابد، چون متصدی حمل اصولاً در این مواقع احتیاطاً حداکثر مسئولیت خود را بیمه می‌کند و این در حالی است که حق بیمه موسسات بیمه در چنین مواقعی بسیار زیاد است و متصدیان حمل این هزینه‌ها را از طریق افزایش کرایه‌های حمل مستهلک می‌سازند. بنابراین قانون‌گذاران با اتخاذ این سیاست، از بالا رفتن بیهوده هزینه‌ی بیمه و به تبع آن افزایش هزینه حمل و نقل جلوگیری می‌کنند. از طرف دیگر، تسهیل محاسبه میزان

مسئولیت احتمالی متصدی هم از جهت تشخیص ریسک کار موسسات حمل و نقل هم از جهت عملیات بیمه، بار مقتضی تعیین سقفی برای مسئولیت متصدی حمل است. همچنین باید در نظر داشت که میزان کرایه دریافتی، نسبت به ارزش کالای حمل شده به سایر ناچیز است و تصور اینکه متصدی حمل مکلف باشد در صورت تلف محموله در قبال دریافت کرایه مزبور، کل ارزش کالای تلف شده را به صاحب کالا بدهد، ناعادلانه است و موجب می‌شود متصدیان حمل از حمل کالاهایی که ارزش نسبتاً زیادی دارند، خودداری کنند. (کارکن، ۱۳۷۲، ص ۳۲)

عوامل فوق باعث شد تا برای اولین بار در مقررات هارتراکت، محدودیت قانونی مسئولیت پذیرفته شود و در کنوانسیون‌های بین‌المللی نیز راه یابد. درباره ماهیت حقوقی این نوع تحدیدات قانونی و تمییز آنها از تاسیس‌های حقوقی مشابه مانند «وجه التزام» باید گفت که در مورد بحث محدودیت‌های قانونی، زیان دیده، باید خسارت وارده به خود را اثبات کند و پیش‌بینی سقفی برای مسئولیت به این معنی نیست که در مواقعی که خسارتی به کالا وارد می‌شود، متصدی حمل لزوماً مبلغ تعیین شده را پرداخت کند، چون مبلغ تعیین شده حداکثر مسئولیت متصدی حمل است، نه حداقل آن و نه مبلغ مقطوع که به صرف اثبات و رود خسارتی قابل پرداخت باشد.

۲-۳. منابع تجدید مسئولیت

پس از تبیین چیستی و چرایی لزوم تجدید مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی، به منابع مهم و اصلی این موضوع خواهیم پرداخت. منابع بحث تجدید مسئولیت به دو دسته داخلی و بین‌المللی تقسیم می‌شوند و این دو دسته از منابع، خود درباره‌ی حمل دو عنصر توسط متصدی حمل یعنی حمل بار و حمل مسافر می‌باشند. در این گفتار سعی ما بر توضیح این منابع به نحو تفصیل و مجزا می‌باشد.

۱-۲-۳. منابع داخلی تجدید مسئولیت متصدی حمل

قانون دریایی ایران مصوب ۱۳۴۳، در بند ۵ ماده (۵۵) خود اعلام می‌دارد: «متصدی باربری و یا کشتی، هیچ کدام در مورد فقدان و یا خسارت وارده به کالا مسئولیتی زائد بر صد لیره استرلینگ برای هر بسته کالا و یا واحد آن نخواهد داشت، مگر اینکه نوع و

ارزش این گونه بار قبل از حمل، توسط فرستنده‌ی بار اظهار گردیده و در بارنامه‌ی دریایی نیز قید شده باشد...» مسأله‌ی مهمی که در این ماده مورد توجه است، عدم تعیین مفهوم «لیره استرلینگ» است. از آنجایی که کنوانسیون بروکسل در یکی از موارد خود^۷، منظور از واحد پولی ذکر شده را ارزش طلای آن می‌داند لیکن قانون‌گذار ایران مشخص نکرده است که آیا منظور از طلای استرلینگ می‌باشد یا اسکناس استرلینگ! (دمیرچیلی، ۱۳۸۲، ص ۴۳)

به نظر برخی از نویسندگان (صمدی اهری، ۱۳۷۳، ص ۵۶) با توجه به اینکه قانون دریایی ایران، از کنوانسیون لاهه اقتباس گردیده و با توجه به اینکه در سایر مواد قانون دریایی، واحد طلا معیار قرار گرفته است، در این مورد نیز منظور قانون‌گذار، واحد طلا بوده است. هدف از انتخاب طلا برای محاسبه، این بوده که معیار ثابتی برای محاسبه در نظر گرفته شده و وحدت حقوقی ایجاد شود به نوعی که در کشورهای گوناگون و در مراحل مختلف زمانی دچار تغییر نشود. اما تورم جهانی باعث کاهش ارزش لیره طلا و موجب پایین آمدن سقف مسئولیت متصدی حمل شد و مشکلات عدیده‌ای را برای صاحبان کالا به وجود آورد.

این مشکلات باعث شد تغییراتی در کنوانسیون لاهه که مبنای قانون دریایی ایران نیز هست، ایجاد شود که در بخش بعد به آن اشاره خواهد شد، اما ایران این تغییرات را نپذیرفت و بدین وسیله هیچ قدمی در جهت بهبود موقعیت صاحبان کالا و جبران خسارت آنها برنداشت. در ذیل بند (۵) ماده (۵۵) قانون دریایی، اعلام گردیده است که «متصدی باربری یا عامل او و یا فرمانده می‌توانند با فرستنده بار نسبت به تعیین حداکثر مبلغ دیگری غیر از آنچه در بالا تعیین شده توافق نمایند مشروط بر اینکه از مبلغ فوق کمتر نباشد.» به نظر می‌رسد معنای این قسمت از ماده، این باشد که مبلغ اعلام شده حداکثر مسئولیت متصدی حمل می‌باشد و در صورتی که خسارت وارده به صاحب کالا بیشتر از مقدار ذکر شده باشد، باز هم متصدی حمل ملزم به جبران خسارت به میزان ۱۰۰ لیره استرلینگ خواهد بود و زائد بر آن بر عهده‌ی وی نخواهد بود که این امر خود نشان دهنده‌ی عدم توجه قانون‌گذار به حمایت بیشتر از صاحبان کالا می‌باشد که این خود نوعی نقص و عیبی عیان در قانون دریایی کشور عزیز ماست که نیاز به

بازبینی و تغییرات در آن احساس می‌شود.

۲-۳. منابع بین‌المللی تجدید مسئولیت متصدی

پس از بررسی تنها منبع داخلی تجدید مسئولیت متصدی حمل و نقل که قانون دریایی ایران بود، به بررسی منابع بین‌المللی این موضوع که همان کنوانسیون‌های بین‌المللی دریایی است خواهیم پرداخت.

قبل و بعد از تصویب قانون دریایی ایران مقررات بین‌المللی متعددی به تصویب رسیده است که کشورمان به کنوانسیون بروکسل (۱۹۲۴) و اخیراً به کنوانسیون «تجدید مسئولیت صاحبان کشتی‌های دریایی» ملحق شده است ولی به سایر مقررات بین‌المللی مانند هامبورگ (۱۹۷۸) و روتردام (۲۰۰۸) نپیوسته است.

از این جهت که باربری دریایی خصیصه‌ی بین‌المللی را با خود دارد، مقایسه تطبیقی نظام حقوقی ایران با این مقررات بین‌المللی ضرورت دارد. برخی از این مقررات، مانند کنوانسیون بروکسل که سابقه‌ی نزدیک به صد سال دارد کمتر مورد بحث قرار گرفته است و آرای متعددی از محاکم داخلی و بین‌المللی در مورد اجرای این مقررات صادر شده و همچنان نیز صادر می‌شود.

۴. بررسی موردی مقررات تجدید مسئولیت متصدی در کنوانسیون بروکسل (۱۹۲۴)

اکنون و با توجه به توضیحات فوق به بررسی مقررات «تجدید مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی» در کنوانسیون مشارالیه خواهیم پرداخت.

در سال (۱۹۲۱) میلادی، کمیته‌ی قوانین دریایی انجمن حقوق بین‌الملل، جلسه‌ای برگزار کرد و طی آن صاحبان کشتی‌ها و بازرگانان پیشنهادات خود را مبنی بر وضع یکسان در سراسر جهان در ارتباط با حمل دریایی ارائه دادند و آنها را مورد بحث قرار دادند و کنفرانس جامع حقوق بین‌الملل در سوم سپتامبر همان سال، قوانین لاهه (۱۹۲۱) را تصویب نمود. پذیرفتن این قوانین جنبه‌ی الزامی پیدا نکرد و سرانجام در سال ۱۹۲۲ کنفرانس قوانین دریایی در بروکسل تشکیل شد که ماحصل آن، مقررات لاهه (۱۹۲۴) بود. مفاد این مقررات، پس از اصلاح در (۲۵) اوت ۱۹۲۴، توسط نمایندگان بسیاری از کشورها به امضاء رسید.

این مقررات هم اکنون در سطح جهان پذیرفته شده است، تا حدی که در مواردی

هم که استفاده از آن الزام قانونی ندارد به عنوان قانون عادلانه شناخته شده و حالت متعادلی در تقسیم خسارت بین صاحبان کالا و متصدیان حمل دارد. (کارکن، ۱۳۷۲، ص ۳۲)

در این کنوانسیون نیز به محدود شدن مسئولیت متصدی حمل توجه گردیده است. در ماده ۴ و بخش پنجم این کنوانسیون در زمینه‌ی تحدید مسئولیت متصدی حمل آمده است: «متصدی حمل یا کشتی، هیچ کدام در مورد فقدان و یا خسارت وارد به کالا، مسئولیتی زائد بر ۱۰۰ لیره استرلینگ (و یا معادل آن به ارز خارجی) برای هر بسته کالا و یا واحد آن نخواهد داشت، مگر اینکه نوع و ارزش این گونه محموله، قبل از حمل توسط فرستنده‌ی محموله اظهار گردیده و در بارنامه نیز قید شده باشد...» باید دانست که به منظور جلوگیری از سوء استفاده‌ی فرستنده‌ی بار، قید نوع و ارزش کالا در بارنامه دریایی به عنوان دلیل قطعی علیه متصدی باربری تلقی نمی‌گردد و حق اعتراض متصدی باربری محفوظ است؛ به عبارت دیگر متصدی باربری می‌تواند ثابت کند که ارزش کالا به شرحی که در بارنامه ذکر گردیده نبوده و خسارات کمتری را باید در وجه فرستنده کالا پرداخت نماید.^۸

در مورد این ماده، چند ابهام وجود دارد که باید به آنها پاسخ مقتضی و مناسب داده شود. همانطور که گفته شد، قانون دریایی ایران برگرفته شده از همین کنوانسیون است و لذا مشکلی که در گفتار قبل در مورد ماده (۵۵) قانون دریایی ایران ذکر شد در مورد این ماده از کنوانسیون نیز وجود دارد، ابهام اول در مورد واحد پولی است که میزان احتساب خسارت قرار گرفته است یعنی لیره استرلینگ و معلوم نیست که منظور از آن لیره ی کاغذی (اسکناس) است یا لیره ی طلا؟

نظر به اینکه ماده ۹ کنوانسیون لاهه مقرر می‌دارد که منظور از لیره‌ی استرلینگ طلاست، می‌توان استدلال کرد که در صورت وقوع اختلاف بین متصدی باربری و دارنده بارنامه دریایی، دادگاه مکلف است بر مبنای ارزش صد لیره طلا برای هر بسته یا واحد کالا حکم به پرداخت خسارت به نفع دارنده بارنامه دریایی صادر نماید. (امید، ۱۳۵۳، ج ۱، ص ۳۹۶)

به علت وجود همین اختلاف و به منظور رفع این ابهام و اشکالات، در تجدید

نظری که در قرارداد بین‌المللی ۱۹۲۴ به عمل آمد ضمن اصلاحات مختلف، به موجب پروتکل مورخ ۲۳ فوریه ۱۹۶۸ موافقت گردید که:

۱. حداکثر مسئولیت متصدی باربری برای هر بسته یا هر واحد کالا، ۱۰/۰۰۰ فرانک و یا ۳۰ فرانک برای هر کیلو وزن غیرخالص کالای از بین رفته و یا خسارت دیده (هر وقتی که بیشتر باشد) خواهد بود، هر فرانک طلا، معادل ۶۵/۵ میلی گرم طلای ۹۰۰/۱۰۰۰ است.

۲. خسارت براساس ارزش کالا در محل و زمانی که کالا طبق قرارداد باربری از کشتی تخلیه و یا مقرر بوده تخلیه شود محاسبه خواهد شد. ارزش اجناس بر اساس «ارزش تعویضی» تعیین می‌گردد و چنانچه «ارزش تعویضی وجود نداشته باشد، طبق قیمت جاری بازار» و در صورتی که ارزش تعویضی و قیمت بازار وجود نداشته باشد، محاسبه ارزش کالاهای مشابه (از لحاظ نوع و کیفیت) به عمل خواهد آمد.^۹ در ایالات متحده آمریکا، به موجب قانون حمل کالا از طریق دریا مصوب ۱۹۳۶ حداکثر مسئولیت متصدی باربری برای هر بسته یا یک واحد کالا در صورت فقدان و یا خسارت وارد به آن (۵۰۰) دلار می‌باشد. (امید، ۱۳۵۳، ج ۱، ص ۲۹۹)

۳. ابهام بعدی در مورد عبارت «بسته یا واحد» می‌باشد؛ تشخیص اینکه محموله‌ای یک یا چند بسته، یا یک یا چند واحد است مشکلات زیادی را به وجود آورده است و عجیب آن‌که با وجود اینکه متصدیان باربری، بیمه‌گران، حقوق‌دانان و محاکم در تعبیر و تفسیر این ماده با مشکلاتی مواجه شده‌اند، در پروتکل اصلاحی ۱۹۶۸ که درباره کنوانسیون ۱۹۲۴ به عمل آمد، نسبت به رفع این نقیصه اقدام کاملاً موثری به عمل نیامد. از مطالعه و بررسی نظرات مختلف حقوق‌دانان و آرای محاکم در انگلستان، ایالات متحده آمریکا و فرانسه می‌توان به این نتیجه رسید که منظور از بسته^{۱۰}، تعداد صندوق، کارتن و یا بسته‌هایی است که کالا در آن قرار گرفته و در روی هر یک از آنها علائم مشخصه‌ای که برای شناسایی کالا ضروری است منقوش و یا قید گردیده و تعداد آنها در بارنامه‌ی دریایی در ستون مربوطه ذکر شده است. (امید، ۱۳۵۳، ج ۱، صص ۴۰۱ و ۴۰۰)

وجود تغییرات و تفاسیر مختلف در مورد مفهوم (container) و (pallet)، موجب گردید که در پروتکل ۱۹۶۸، با الحاق بند (c) به قسمت ۵ ماده ۴ مقررات لاهه، تا

اندازه‌ای این اختلاف و اشکال رفع گردد. به موجب این بند در مواردی که برای حمل اجناس از صندوق‌های بزرگ یا از پالت یا سایر وسائل مشابه استفاده می‌شود و تعداد بسته‌ها و واحدهای کالا که در داخل این صندوق‌های بزرگ یا پالت‌ها و... بسته‌بندی گردیده و در برنامه نیز تعداد آنها ذکر می‌شود، از نظر اجرای این بند در حکم شماره بسته‌ها و واحدهای کالا محسوب خواهد شد. در غیر این صورت، هریک از صندوق‌های بزرگ، پالت و... در حکم یک بسته و یا واحد کالا محسوب خواهد شد. اینک باید دید منظور از «واحد» چیست؟ معمولاً این اصطلاح که در عرف بازرگانی دریایی در مورد حمل کالا به کار می‌رود، ناظر به معمولاتی است که قابل بسته‌بندی نیستند مثل اتومبیل، تراکتور، قایق‌های کوچک و نظیر آن.

۴. این کنوانسیون در مورد واحد محاسبه یعنی لیره استرلینگ و کشورهای که واحد پولی آنها غیر از آن می‌باشد در ماده ۹ خود تصریح می‌دارد که: «منظور از واحد پولی که در قرارداد حاضر ذکر شده است، ارزش طلای آنها می‌باشد. دول متعاهدی که واحد پول آنها غیر از استرلینگ می‌باشد، این حق را برای خود محفوظ می‌دارند که بتوانند مبالغی را که در این قرارداد به لیره استرلینگ تعیین شده، طبق سیستم پولی کشور خود به ارقام معادل آن تبدیل نمایند». قوانین ملی ممکن است، حق تأدیه قرضی را با پول ملی خود مطابق ارز در روز رسیدن کشتی به بندر تخلیه کالای مورد بحث مدیون محفوظ دارد. این ماده نشان دهنده‌ی این موضوع است که تهیه کنندگان مقررات لاهه به کشورهای عضوی که واحد پولی آنها غیر از لیره استرلینگ می‌باشد اجازه داده است که طبق روش ملی خود و به سیستم پولی خودشان مبالغ خسارت را در دادگاه‌های رسیدگی کننده به دعاوی دریایی محاسبه نمایند.»

با توجه به نیاز انسان به داشتن رابطه تجاری و اقتصادی با سایر افراد در سراسر جهان، ضرورت جابه جایی کالا و تجارت بین‌الملل بیشتر احساس شد. یکی از شیوه‌های حمل و نقل، حمل و نقل دریایی بود که بسیار مورد توجه قرار گرفت. به علت دشواری و ریسک‌های بسیار زیادی که این امر در دل خود داشت، کشورهایی که به این امر مبادرت داشتند بر آن شدند که به نوعی اطمینان خاطر در متصدیان حمل و نقل دریایی به وجود آورند چرا که با ورود خسارت به کالاهای افرادی که آنها را به

متصدیان حمل می‌سپردند، متصدیان حمل توان جبران کامل خسارت وارده را نداشتند؛ لذا کنوانسیون‌ها و پروتکل‌های مختلف و متعددی در زمینه تبیین چگونگی و میزان مسئولیت متصدیان حمل و نقل دریایی به تصویب رسید.

پس از اینکه حمل و نقل به عنوان یک صنعت دارای مقررات خاص شد، قانون‌گذاران با وضع این مقررات اهداف خاصی را دنبال نموده‌اند و رابطه‌ی بین صاحبان کالا و متصدیان حمل را از قلمرو روابط خصوصی خارج کرده‌اند. به جرأت می‌توان ادعا کرد که هدف همه‌ی قوانینی که در این زمینه به تصویب رسیده‌اند، حمایت از موضع ضعیف صاحبان کالا در برابر موقعیت بدتر و قوی متصدیان حمل بوده است تا متصدیان حمل نتوانند با اتخاذ شیوه‌هایی نظیر شرط عدم مسئولیت خود را از مسئولیت برهانند. اما بحث تحدید مسئولیت، موضوعی بود که بنابر ضرورت برگزیده و به تحقیق درباره آن پرداخته شده است.

در واقع تحدید مسئولیت از منظر حقوقی، پدیده‌ای است که منجر به کاهش مسئولیت متصدی حمل در برابر صاحبان کالا و یا مسافران دریایی خواهد شد، البته مواردی که خسارت وارده کمتر از سقف تعیین شده است، این امر مجرا نیست.

در زمینه‌ی تحدید مسئولیت متصدی حمل باید متذکر شد که تا قبل از تصویب کنوانسیون بروکسل (۱۹۲۴)، مسئولیت متصدی حمل به طور کلی، نامحدود و به صورت مسئولیت مطلق بود و مسئول جبران کامل خسارات در صورت بروز هر نوع حادثه‌ای بود، اما با تصویب این کنوانسیون در سال ۱۹۲۴، مسئولیت مدنی متصدی کاهش یافت. علت کاهش مسئولیت‌های متصدی باربری دریایی، نیازهای جدید اقتصادی و اجرای عدالت بود. پس از جنگ جهانی اول و پیشرفت‌های عظیمی که در صنعت کشتی‌سازی نصیب بشر گردید، نیازهای جدید صنعت و اقتصاد موجب شد که در مسئولیت‌های سنگین و وظایف سختی که متوجه متصدیان حمل دریایی بود، تعدیل ایجاد شود.

نتیجه

با توجه به مباحث مطروحه نتایج ذیل در مقررات تحدید مسئولیت متصدی در حقوق ایران و کنوانسیون لاهه به دست می‌آید:

۱. در حقوق ایران، گرچه مقررات عام دو قانون مدنی و تجارت هنوز هم در زمینه‌ی حمل و نقل و به ویژه حمل و نقل دریایی پابرجاست، لیکن با تصویب قانون دریایی در سال ۱۳۴۳ که به طور کامل برگرفته از کنوانسیون بروکسل می‌باشد، مقررات خاصی در این زمینه وضع گردید به ویژه در مواد ۵۵ الی ۵۷ این قانون که صحبت از میزان و تحدید مسئولیت متصدی در زمینه حمل کالا و ماده ۱۱۵ این قانون که ملهم از کنوانسیون آتن در سال (۱۹۶۱) است.

۲. در قانون دریایی ایران، حدود مسئولیت متصدی حمل دریایی به تبعیت از کنوانسیون بروکسل در مورد حمل کالا، یکصد لیره استرلینگ به ازای هر واحد یا بسته کالا تعیین شده است و در زمینه‌ی حمل مسافر، حدود مسئولیت متصدی به میزان مقرر در قانون مجازات اسلامی تعیین گردیده است.

۳. مهم‌ترین مساله در زمینه معیار تحدید مسئولیت در قانون دریایی ایران، ابهام در مفهوم لیره استرلینگ است؛ چرا که کنوانسیون بروکسل منظور از واحد پولی ذکر شده را ارزش طلای آن می‌داند در حالی که قانون دریایی ایران مشخص نکرده است که آیا منظورش، طلای استرلینگ است یا اسکناس استرلینگ.

از نظر اقتصادی نیز نوسانات واحد پول لیره استرلینگ و بالا رفتن ارزش محمولاتی که توسط کشتی‌ها حمل می‌شوند موجب شده است تا میزان مسئولیت مقرر در قانون دریایی ایران برای متصدی حمل امروزه مبلغی بسیار ناچیز باشد.

۴. با وجود بالا رفتن سقف تعهدات متصدی حمل در جبران خسارت در پروتکل ویزی (۱۹۶۸) که در واقعی اصلاحیه‌ای به کنوانسیون بروکسل ۱۹۲۴ بود، اما هنوز ایران به همان مقررات بروکسل پایبند بوده و پروتکل الحاقی را به رسمیت نشناخته است که این اصرار قانون‌گذار ایران به پیروی از مقررات لاهه غیرمنطقی به نظر می‌رسد که این امر نشان دهنده‌ی عدم توجه قانون‌گذار ایران به حمایت بیشتر از صاحبان کالا می‌باشد که خود نوعی عیب و نقص آشکار قانون دریایی ایران است که نیاز مبرم به بازنگری و تغییر دارد.

۵. در میزان مقرر برای تحدید مسئولیت که در کنوانسیون بروکسل ذکر گردیده است (لیره استرلینگ) نیز همان سؤال مطرح است که آیا منظور، لیره طلاست یا اسکناس

لیره؟ که به نظر می‌رسد با توجه به ماده ۹ همین کنوانسیون که مقرر داشته «منظور از لیره، همان لیره طلاست» می‌توان این‌گونه نتیجه گرفت که در صورت وقوع اختلاف بین متصدی باربری و دارنده‌ی بارنامه‌ی دریایی، دادگاه مکلف است بر مبنای ارزش صد لیره طلا برای هر بسته یا واحد کالا حکم به پرداخت خسارت صادر نماید.

۶. پروتکل اصلاحی «لاسه-ویزی» که در سال ۱۹۶۸ به تصویب رسید، به منظور رفع ابهامات و اشکالات موجود در کنوانسیون بروکسل حداکثر مسئولیت متصدی حمل برای هر بسته یا واحد کالا را حدود (۱۰/۰۰۰) فرانک و یا ۳۰ فرانک برای هر کیلو وزن غیرخالص کالای از بین رفته دانست که هر فرانک طلا معادل ۶۵/۵ میلی گرم طلای ۹۰۰ در هزار می‌باشد. این تغییر باعث شد که به نوعی آن ابهامات برطرف شده و از طرفی منافع صاحبان کالا نیز بیشتر مورد توجه قرار گرفت.

۷. ابهام دیگری که در کنوانسیون بروکسل به چشم می‌خورد، مفهوم «بسته» و «واحد» است که با ظهور کانتینر نیز شیوه‌های جدید حمل به وجود آورده‌اند که با توجه به آن نیز لازم به نظر می‌رسد، در خصوص مفهوم «بسته» باید گفت که این اصطلاح، شامل کالاهایی که در صندوق یا جعبه قرار نگرفته و به اصطلاح به صورت فله حمل می‌شوند (مثل گندم و فرآورده‌های نفتی) نخواهد بود در معیار واحد نیز که در آن ابهام وجود دارد، سه تعریف بیان شده است که عبارتند از:

- واحد کالا که همان واحد عرفی محاسبه‌ی کالا است.
 - واحد بارگیری که واحد محاسبه‌ی کالا در سند حمل می‌باشد.
 - واحد کرایه که واحد محاسبه‌ی کالا برای تعیین میزان کرایه است.
- و از آنجایی که مفهوم واحد روشن نیست، دادگاه‌ها معمولاً قصد طرفین در محتویات بارنامه را ملاک قرار می‌دهند، البته بر طبق رأی دیوان تمییز فرانسه و کنوانسیون هامبورگ واحد بارگیری ملاک محاسبه قرار گرفته است.

۸. تحدید مسئولیت موضوعی متفاوت از «وجه التزام» می‌باشد، وجه التزام مبلغ مقطوعی از خسارت انجام تعهد است ولی در تحدید مسئولیت، حداکثر مسئولیت بیان می‌شود نه یک مبلغ مقطوع.

۹. تحدید مسئولیت متصدی امری نسبی است و در برخی موارد اعمال نمی‌شود؛ مثلاً درجایی که خسارت عمدی به کالا و یا اعمال متقلبانه از طرف متصدی حمل انجام

شود و یا هنگامی که متصدی حمل، مرتکب تقصیر عمدی یا سنگین شود. تقصیر سنگین عبارت است از «عدم اعمال مراقبت‌هایی که بی احتیاط‌ترین مردم نسبت به امور دیگران اعمال می‌کنند» (تقی زاده، ۱۳۹۲، ص ۴۵) از دیگر مواردی که باعث عدم استناد به تحدید مسئولیت می‌شود، جایی است که فرستنده ارزش واقعی کالا را بر روی بارنامه قید نموده باشد، در این صورت متصدی حمل، حق استناد به تحدید را ندارد. (ماده ۵۵ قانون دریایی ایران، بند ۵)

۱۰. در مورد امکان استناد به تحدید مسئولیت در مسئولیت قهری (غیر قراردادی)، کنوانسیون لاهه (۱۹۲۴) و قانون دریایی به تبع آن سکوت نموده‌اند و حکمی در این باره ندارند.

با توجه به پیشرفت‌های گسترده در زمینه حمل و نقل دریایی و قدیمی بودن کنوانسیون ۱۹۲۴ لاهه و با توجه به این که کنوانسیون‌هایی نظیر هامبورگ ۱۹۷۸ و رتردام ۲۰۰۸ دارای نوآوری‌هایی در این زمینه می‌باشند لذا پیشنهاد می‌گردد قانون‌گذار دریایی ایران از اصرار بر پیروی از کنوانسیون ۱۹۲۴ لاهه خودداری نموده و با الحاق به کنوانسیون‌های مزبور زمینه پیشرفت صنعت حمل و نقل دریایی کشور را توسعه بخشد.

یادداشت‌ها

1. Limitation

2. Act of god

۳. ماده (۶).

۴. مواد (۳۱۱، ۳۱۲، ۳۲۸ و ۹۵۰) ق.م

۵. جزء الف، بند ۳ ماده ۶، کنوانسیون هامبورگ.

۶. اصلاحی (۱۳۶۷/۳/۲۵) قبل از پیروزی انقلاب اسلامی، این مبلغ دو هزار سکه ی پهلوی طلا بود.

۷. ماده ۹ کنوانسیون بروکسل .

۸. ذیل بند ۵ ماده ۴ کنوانسیون لاهه (۱۹۲۴) .

۹. متن انگلیسی بندهای (a) و (b) قسمت ۵ ماده ۴ پروتکل الحاقی (۱۹۶۸) ویزی این چنین است :

a) unless the nature and value of such goods have been declared by the shipper before shipment and inserted in the bill of lading, neither the carrier nor the ship shall in any event be or become liable for any loss or damage to or in connection with the goods is an amount exceeding the equivalent of 10,000 francs per package or unit or 30 francs per kilo of gross weight of the goods lots or damaged, whichever is higher

b) the total amount recoverable shall be calculated by reference to the value of such goods at the place and time at which the goods are discharged from the ship in accordance with the contract or should have been so discharged. The value if the goods shall be fixed according the commodity exchange price, by reference to the normal value of goods the same kind and quality.

10. package

منابع و مأخذ

الف) فارسی

۱. امید، هوشنگ (۱۳۵۳)، حقوق دریایی، تهران: مدرسه عالی بیمه ایران، ج ۱ و ۲
۲. انتصاری، سعید (۱۳۷۳)، «حمل و نقل؛ حدود مسئولیت متصدی حمل در قانون حاکم بر قرار داد دریایی کالا در بارنامه»، مجله اتاق بازرگانی، شماره ۲۱
۳. اندرز، داود؛ منتظر، مهدی؛ مسعودی، فرزاد (۱۳۹۰)، «مسئولیت متصدی حمل و نقل در قبال مسافر در حقوق ایران»، مجله دانش حقوق مدنی، شماره ۱
۴. ایزانلو، محسن (۱۳۸۲)، شروط محدودکننده و ساقط کننده مسئولیت در قراردادهای، تهران: سهامی انتشار
۵. ایزانلو، محسن؛ درگاهی، رامین (۱۳۹۳)، «مروری بر اسناد بین‌المللی نظام عام تحدید کلی مسئولیت در حقوق دریایی»، فصلنامه مطالعات حقوق خصوصی، دوره ۴۴، شماره ۴
۶. تقی زاده، ابراهیم (۱۳۹۲)، حقوق حمل و نقل دریایی، تهران: انتشارات مجد
۷. دمیرچیلی، محمد (۱۳۸۱)، رساله دکتری، تهران: دانشگاه تهران
۸. صمدی اهری، هاشم (۱۳۷۳)، مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی، تهران: روزنامه رسمی کشور
۹. عباس زاده، محمدهادی (۱۳۹۲)، جزوه حقوق دریایی، تهران: دانشگاه امام صادق (ع)
۱۰. کاتوزیان، امیرناصر (۱۳۷۶)، قواعد عمومی قراردادهای، تهران: شرکت سهامی انتشار، ج ۴
۱۱. کارکن، محمدرضا (۱۳۷۲)، «مصاحبه»، مجله صنعت حمل و نقل، ش ۱۲۴
۱۲. محمدرضا وادقانی، علیرضا (۱۳۸۱)، «مسئولیت متصدی حمل نقل دریایی»، مجله حقوق و علوم سیاسی، شماره ۵۵
۱۳. هاشمی زاده، علیرضا (۱۳۸۷)، «مبنای مسئولیت متصدی حمل دریایی کالا؛ مقررات لاهه، هامبورگ و حقوق اسلامی»، مجله دین و ارتباطات، شماره ۹

ب) لاتین

14. International convention for the unification of certain rules of law relating to bills of lading, Hauge (1924)
15. Hauge-Visby rules protocol (1968)