

خسرو برادری  
و کیل پایه یک داد گستری

## محدودیت مسؤولیت مالک کشتی

مقدمه:

در بسیاری از قراردادها و یا اسناد در حکم قرارداد، اعم از داخلی و بین‌المللی به محدودیت مسؤولیت اشاره گردیده است. قطع نظر از اینکه محدودیت مسؤولیت اصولاً از مقبولیت برخوردار می‌باشد یا خیر و به عبارت دیگر پدیده منصفانه‌ای بوده یا غیرمنصفانه است، از آنجایی که به قول اصولیین:

«عام ناسخ خاص نیست.»

صرفنظر از مباحثی که در حقوق داخلی در موضوع مسؤولیت مدنی<sup>۱</sup> آمده است، در نهایت ایجاز و اختصار محدودیت مسؤولیت مالک کشتی مورد بررسی واقع می‌شود. از آنجایی که مسأله کشتیرانی و به ویژه حمل کالا و مسافر با کشتی از دیرباز یکی از مباحث مهم حقوق دریایی را تشکیل می‌داده است، بنابراین بدواً به مبانی محدودیت مسؤولیت پرداخته می‌شود و سپس به چند کنوانسیون ناظر بر محدودیت مسؤولیت صاحب کشتی اشاره می‌شود. آنگاه مقررات قانونی انگلستان (به عنوان کشوری مطرح در امر دریانوردی) و ایران (از باب آشنایی با مقررات موضوعه حقوق داخلی) تحت بررسی واقع شده و در نهایت بحث مختصری درباره چگونگی منتفی شدن محدودیت مسؤولیت بر اثر حدوث تقصیر سنگین به عمل خواهد آمد.

### مبنای محدودیت مسؤولیت

به طور کلی مسؤولیت مدنی یا ناشی از قرارداد است و یا از الزامات غیر قراردادی

۱- دکتر حسن بادینی، فلسفه مسؤولیت مدنی، انتشارات سهامی انتشار، چاپ اول، تهران، ۱۳۸۴، صص: ۳۲ - ۵۴.

سرچشمه میگیرد. در نتیجه محدودیت مسئولیت هم نمی‌تواند، خارج از مبانی یاد شده رخ دهد. قطع نظر از توافق‌هایی که اشخاص اصولاً در باب محدودیت مسئولیت در قالب قرارداد به عمل می‌آورند، گاه در قراردادهای متحدالشکل (تیپ) نظیر قراردادهای به اصطلاح تیپی که فی مابین کارفرمایان دولتی و مهندسین مشاور و پیمانکاران منعقد می‌شود، مسئولیت شرکت‌های طرف قرارداد موسسات دولتی در این گونه قراردادهای که متأثر از ماده ۲۳ قانون برنامه و بودجه می‌باشد، به صورت محدودی احصا می‌گردد.

گذشته از قراردادهای متحدالشکل (تیپ) تدوین شده از سوی سلف معاونت برنامه ریزی و نظارت راهبردی ریاست جمهوری (سازمان مدیریت و برنامه ریزی سابق)، برابر نص صریح ماده ۲۳۰ قانون مدنی ایران:

«اگر در ضمن معامله شرط شده باشد که در صورت تخلف متخلف مبلغی را به عنوان خسارت تأدیه نماید حاکم نمی‌تواند او را به بیشتر یا کمتر از آنچه که ملزم شده است محکوم کند.»

به دیگر سخن در حقوق داخلی نیز علاوه بر مستنداتی که در قراردادهای به اصطلاح تیپ آمده است، اشخاص علی‌الاصول قادر هستند با توافق و تراضی موارد مسئولیت خود را محدود کنند و همان گونه که از نص صریح مستند قانونی مزبور برمی‌آید، در این گونه موارد، حتی دادگاه هم نمی‌تواند طرفی را که از این جهت با الزامی مواجه می‌شود «... به بیشتر یا کمتر از آنچه که ملزم شده است محکوم کند.»

### محدودیت مسئولیت مالک کشتی در برخی کنوانسیون‌ها و مقررات قانونی خارجی

از منظر تاریخی در قرون و اعصار گذشته، متصدیان حمل و نقل دریایی مورد سوظن شدید قرار داشتند. زیرا به لحاظ عدم توسعه فن آوری و ارتباطات بزرگ تجار و صاحبان کالاها در موقعیتی بودند که به آسانی می‌توانستند با دزدان دریایی و قاچاقچیان تباری کرده و کالاهای ایشان را به یغما ببرند.

قطع نظر از موقعیت متصدیان حمل و نقل در حقوق عرفی، امروزه مسئولیت‌های صاحبان کشتی‌ها به شکل قانونی یا قراردادی محدود شده یا کاهش یافته است. نکته

قابل ذکر اینکه صاحبان کشتی‌ها در ابتدا سعی می‌کردند مسؤولیت‌های خود را به طرق گوناگون محدود کنند تا سرانجام در جهت یکنواخت کردن مقررات مربوط به محدودیت مسؤولیت (آنها)، کنفرانس‌های ویژه‌ای برگزار گردید و مورد منجر به کنوانسیون‌هایی شد.<sup>۱</sup>

از آنجایی که امر دریانوردی و مقوله حمل کالا با کشتی از جمله موضوعاتی است که از وجهه بین‌المللی ویژه‌ای برخوردار می‌باشد، و به عبارت دیگر ضرورت ایجاب می‌کند مقررات داخلی کشورها از هماهنگی خاصی بهره‌گیری کنند، به نظر می‌رسد این گونه مقررات تحت تاثیر کنوانسیون‌های مربوط می‌باشند.

### محدودیت مسؤولیت مالک کشتی در برخی کنوانسیون‌های بین‌المللی

با آن که متعاقباً در باب چگونگی انتفای محدودیت مسؤولیت مطالبی به نظر خواهد رسید، ضرورت ایجاب می‌کند اشاره‌ای در خصوص مورد فوق صورت پذیرد و بنابراین باتوجه به موقعیت چند سند بین‌المللی از نظر تاریخ تدوین آنها از مقررات موسوم به مقررات لاهه آغاز می‌کنیم:

از آنجایی که حقوق و مسؤولیت‌های مالکین کالا و کشتی‌ها تا قبل از سال ۱۹۲۱ در کشورهای مختلف به نحو متفاوتی تعیین شده بود که عواقب سوئی در تجارت خارجی داشتند، انجمن حقوق بین‌الملل در سال مذکور در لاهه (اصطلاح محلی Den Hage و انگلیسی The Hague) جلسه‌ای تشکیل داد که هدف آن پذیرش یک سلسله مقررات مربوط به بارنامه دریایی از سوی کشورهای شرکت کننده بود. این امر سپس منتهی به معاهده بین‌المللی اوت ۱۹۲۴، امضا شده در بروکسل گردید که مقررات ۱۹۲۱ لاهه (Hague Rules) را مورد تجدیدنظر قرار داد.<sup>۲</sup>

متعاقباً ضمن بررسی مختصر مساله محدودیت مسؤولیت مالک کشتی در حقوق انگلیس به مقررات مذکور اشاره خواهد شد و بنابراین در آنجا محدودیت مسؤولیت مورد

۱- حقوق حمل و نقل دریایی، مترجم: عباس رضانی، موسسه آموزش کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، تهران، ۱۳۷۱، صص: ۱۴۷ - ۱۴۶.

۲- ایوامی، ایمی آرهاردی، حقوق حمل و نقل دریایی کالا، مترجم: دکتر منصور پورنوری، انتشارات مهد حقوق، چاپ دوم، تهران، ۱۳۸۴، ص: ۹۶.

نظر در مقررات لاهه از نظر خواهد گذشت.

از جمله کنوانسیون‌های دیگری که حاوی مقرراتی راجع به محدودیت مسؤولیت مالک کشتی است، کنوانسیون بروکسل ۱۹۵۷ می‌باشد. به عبارت دیگر چون مسؤولیت نامحدود در قبال کرایه حملی که به متصدی حمل و نقل دریایی توسط صاحبان کالا پرداخت می‌شود، علی‌الاصول یکی از دغدغه‌های خاص صاحبان کشتی بوده، پس بسیار طبیعی است که با کنوانسیون‌های متعددی درخصوص مورد مواجه باشیم.

در کنوانسیون ۱۹۷۴ آتن راجع به حمل مسافر و اثاثیه آنها از طریق دریا، محدودیت مسؤولیت به میزان ذیل پیش بینی شده است:

- مرگ یا صدمات بدنی تا	۷۰۰،۰۰۰ فرانک طلا برای هر مسافر
- وسایط نقلیه	۵۰۰،۰۰۰ فرانک طلا
- اثاثیه مسافر (موجود در کابین)	۱۲،۵۰۰ فرانک طلا
- در سایر موارد	۱۸۰،۰۰۰ فرانک طلا

با توجه به اینکه کنوانسیون آتن درخصوص مسؤولیت‌های ناشی از غیر موارد غفلت و قصور سکوت اختیار کرده، لذا در مورد تعهد مالک کشتی به رساندن مسافر به مقصد، قابلیت اجرا ندارد.<sup>۱</sup>

در ماده ۴ کنوانسیون تحدید مسؤولیت برای دعاوی دریایی ۱۹۷۶، تحدید مسؤولیت به طور مطلق پذیرفته نشده و در آنجا تصریح گردیده است؛ چنانچه عمل آگاهانه و با قصد اضرار و یا با چنان بی احتیاطی انجام شده باشد که باید فرض کرد شخص عالم به وقوع احتمالی ضرر بوده است تحدید مسؤولیت اجرا نخواهد شد.<sup>۲</sup>

در مارس ۱۹۷۸ کنفرانسی بنابه ابتکار سازمان ملل متحد درباره حمل دریایی کالا در بندر هامبورگ تشکیل شد که موسوم به مقررات هامبورگ گردید.<sup>۳</sup>

یکی از نکات حائز اهمیت در معاهده منعقد در آن کنفرانس این است که هر یک از کشورهای عضو باید مقررات اصلی و یا اصلاح شده لاهه را از زمان لازم الاجرا شدن

۱- عباس رضانی، پیشین، ص: ۱۶۸.

۲- دکتر سید حسین صفایی، مفهوم تفسیر سنگین در ارتباط با شرط عدم مسؤولیت، مجله حقوق (دفتر خدمات حقوقی بین‌المللی جمهوری اسلامی ایران)، زمستان ۱۳۶۴، شماره چهارم، ص: ۱۹۰.

۳- دکتر منصور پورنوری، پیشین، ص: ۹۶.

مقررات هامبورگ لغو شده اعلام کنند.

در این معاهده مسؤولیت متصدی حمل و نقل برای پرداخت خسارت که ناشی از فقدان و یا خسارت وارد بر کالا باشد، برابر با ۸۳۵ واحد محاسبه<sup>۱</sup> در ازای هر بسته یا سایر واحدهای محموله و یا ۲/۵ واحد محاسبه در ازای هر کیلوگرم وزن ناخالص کالاهای ازبین رفته و یا خسارت دیده (هر کدام بیشتر باشد) است. در مورد تأخیر در تحویل کالا نیز، میزان مسؤولیت محدود به دو برابر و نیم اجاره بهایی است که برای کالای مشمول تأخیر قابل پرداخت می‌باشد، ولی نباید از حداکثر میزان اجاره بهای قابل پرداخت (کرایه حمل بار) در قرارداد تجاوز کند.

در مورد اینکه ذی نفع با چه شرایطی از این امر یعنی محدودیت مسؤولیت منتفع می‌شود و چگونگی انتفای آن مقررات هامبورگ حاکی از آن است که:

«اگر ثابت شود که ازبین رفتن و خسارت و یا تأخیر در تحویل کالا ناشی از فعل و یا ترک فعل متصدی حمل و نقل به قصد وارد آوردن آن ضرر و خسارت و یا تأخیر بوده و یا ناشی از بی احتیاطی متصدی حمل و نقل بوده، در حالی که احتمال وارد آمدن اینگونه خسارات را می‌داده است، محدودیت مسؤولیت مذکور صادق نخواهد بود.»<sup>۲</sup>

### محدودیت مسؤولیت متصدی حمل و نقل دریایی در مقررات داخلی انگلستان<sup>۳</sup>

مطرح بودن امر دریانوردی از قرون گذشته در کشور انگلستان و مقررات قانونی بدون که از سابق در آن کشور وجود داشته است، ایجاب می‌کند اشاره‌ای به محدودیت مسؤولیت متصدی حمل و نقل دریایی در کشور مزبور داشته باشیم:

بدو لازم است متذکر شود، منظور از متصدی حمل و نقل دریایی در قانون ۱۹۷۱ انگلستان، مستأجر و یا مالک کشتی است، که طرف قرارداد فرستنده کالا می‌باشد. وی شخصی است که از ناحیه دارنده بارنامه دریایی قابل تعقیب می‌باشد. به عبارت دیگر

۱- واحد محاسبه، طبق ماده ۲۶ مقررات هامبورگ عبارت است از «حق برداشت مخصوص» که در قسمت دوازدهم ماده ۵ اساسنامه صندوق بین‌المللی پول معادل ۰/۸۸۸۶۷۱ گرم طلای ناب ذکر شده است.

۲- دکتر منصور پورنوری، پیشین، ص: ۱۱۰.

۳- دکتر منصور پورنوری، پیشین، صص: ۲۱۵ - ۲۰۵.

متصدی حمل و نقل دریایی منصرف از متصدی بارگیری و فرمانده کشتی است. در باب پیشینه تاریخی قانون ۱۹۷۱ حمل دریایی کالا در انگلستان، لازم به ذکر است که قانون مذکور، قانون مصوب اوت ۱۹۲۴ پارلمان آن کشور را کاملاً لغو کرده است. از سوی دیگر باید در نظر داشت که قانون ۱۹۲۴ قدرت اجرایی به معاهده بین‌المللی ۱۹۲۴، امضا شده در بروکسل بخشیده بود که خود معاهده اخیرالذکر مقررات لاهه ۱۹۲۱ را مورد تجدید نظر قرار داده بوده است.

در قانون ۱۹۷۱ حمل دریایی کالا در انگلیس، از «مخاطرات دریایی مستثنی شده» مشاهده می‌شود که در صورت بروز آنها مالک کشتی مشروط بر اینکه تکالیف خود را طبق قانون مذکور انجام داده باشد، مسؤولیتی ندارد. قانون یاد شده، حداکثر مسؤولیت متصدی حمل و نقل دریایی را برای هر مورد ضرر و زیان وارد به کالا و یا در رابطه با کالا برابر ۶۶۶/۶۴ واحد محاسبه در ازای هر بسته و یا هر واحد کالا، و یا دو واحد محاسبه در ازای هر کیلوگرم وزن ناخالص کالایی که زیان و یا خسارت دیده تعیین کرده است. نکته حایز اهمیتی که باید به آن توجه شود این است که بر طبق مقررات قانون شروط ناعادلانه قرارداد مصوب ۱۹۷۷:

«هیچ کس نمی‌تواند به استثنای هر قرارداد و یا اخطار به اشخاص به طور کلی و یا به اشخاص خاصی مسؤولیت خود را در قبال فوت یا صدمه بدنی ناشی از غفلت خود متفی و محدود کند.»

قطع نظر از مقررات قانونی محدودکننده مسؤولیت صاحب کشتی در کشور مذکور، اصولاً در خصوص آن نوع قرارداد اجاره و یا بارنامه دریایی که قانون ۱۹۷۱ حمل دریایی کالا شامل آنها نمی‌شود، مالک کشتی حق دارد مسؤولیت خود را به هر میزان که فکر می‌کند مناسب است محدود کند. اما اگر خسارت وارده به علت نداشتن قابلیت دریانوردی باشد و از مسؤولیت حدوث چنین امری معاف نشده باشد، در این صورت نمی‌تواند مسؤولیتش را محدود کند.

اگر فرستنده کالا تمایل داشته باشد در صورت وارد شدن خسارت بر کالای ارسالی بیشتر از حداکثر تعیین شده برای هر بسته و یا واحد، غرامت دریافت کند (آنچنان که در قانون یاد شده آمده است) درج ارزش واقعی در بارنامه دریایی لازم است. در رویه

قضایی این ادعا که متصدی حمل و نقل ارزش کالا را می‌دانسته مهم نیست. به عبارت دیگر همان گونه که بیان شد، ملاک اعلام اطمینان بخش درج ارزش واقعی کالا در بارنامه دریایی است.

در پرونده دعوی شرکت Anticosti Shipping.Co. علیه Viateur که در سال ۱۹۵۹ یک دستگاه کامیون به ارزش ۴۲۲۲ دلار از بندر مانیه به مقصد بندر ریموسکی بارگیری شده بود، اگرچه متصدی حمل و نقل مثل هر فرد عادی متعارف دیگری می‌دانست که ارزش محموله مزبور بیش از ۵۰۰ دلار است که طبق مقررات لاهه حداکثر مسؤلیت وی تا آن میزان بوده است، لیکن فرستنده کالا هم ارزش واقعی کامیون موضوع بارنامه دریایی را کتباً به متصدی حمل و نقل اعلام نکرده بود. دیوان کشور کانادا درخصوص مورد اعلام داشت: اگر فرستنده کالا تمایل داشت که مانع اجرای مقررات محدودیت مسؤلیت متصدی حمل و نقل شود، می‌بایست طبق بند ۵ ماده ۴ ارزش کالا را به متصدی حمل و نقل اعلام کرده باشد و تنها اطلاع متصدی حمل و نقل کافی نیست.<sup>۱</sup>

اگر متصدی حمل و نقل در آماده کردن کشتی برای دریانوردی دقت لازم را بکار نبرده باشد، در این صورت نیز مجاز است که مسؤلیت خود را به ازای هر بسته و یا واحد محدود کند. اما اگر محموله را بر عرشه کشتی بارگیری کند، چون این امر نوعی شبه انحراف محسوب می‌شود، وی نمی‌تواند به محدودیت مسؤلیت خود استناد کند.<sup>۲</sup>

اگر ثابت شود که خسارت و ضرر و زیان وارد بر محموله ناشی از فعل و یا ترک فعل یک نماینده و یا خدمه متصدی حمل و نقل به قصد وارد آوردن چنین خسارتی بوده (عمد)، و یا از روی بی احتیاطی خسارت بروز کرده و یا با علم به اینکه احتمال ورود خسارت در نتیجه کار او می‌رود، مبادرت به این گونه اعمال کرده باشد، در این صورت نمی‌تواند مسؤلیت خود را محدود کند.

علاوه بر موارد پیش گفته، مالک کشتی در انگلستان می‌تواند از تاریخی که تعیین می‌شود و بخش ۱۷ قانون ۱۹۷۹ کشتیرانی آن کشور جایگزین بخش ۵۰۳ قانون ۱۸۹۴ می‌گردد، نسبت به دعاوی و ادعاهای ذیل مسؤلیت خود را محدود کند:

۱- دکتر منصور پورنوری، پیشین، صص: ۲۱۲ - ۲۱۱.

۲- دکتر منصور پورنوری، پیشین، ص: ۲۱۲.

۱- دعاوی مربوط به ضرر و زیان وارده به اموالی که با کشتی حمل می‌شده است و یا در ارتباط مستقیم با فعالیت کشتی و خسارت تبعی ناشی از آن بوده است.  
 ۲- ادعاهای ناظر بر ورود ضرر و زیان به کالا که معلول تأخیر در حمل باشد.  
 لازم به ذکر است که حد مسؤلیت در مورد ادعاهای مربوط به ورود ضرر و زیان به کالای موضوع حمل دریایی و یا فقدان کالای مذکور و یا تأخیر در حمل آنها بر حسب تناژ ظرفیت کشتی از ۶۷۰۰۰ واحد به بالا می‌باشد.<sup>۱</sup>

### محدودیت مسؤلیت در تصادمات دریایی در حقوق انگلیس<sup>۲</sup>

محدودیت مسؤلیت مالک کشتی در کشور مذکور منحصر به حمل و نقل دریایی کالا نبوده، بلکه به هنگام بروز حوادث ناشی از تصادم دریایی نیز استناد به محدودیت مسؤلیت صورت می‌گیرد. در توجه این امر، عقیده آن است که مالک کشتی و یا بیمه‌گران شناورها، نباید مسؤلیت نامحدود داشته باشند و مسؤلیت ایشان باید تا حد ارزش کشتی محدود گردد.

به موجب مقررات ناشی از قانون مسؤلیت مالکان کشتی‌ها و دیگران که از مفاد کنوانسیون بین‌المللی راجع به محدودیت مسؤلیت مالکین کشتی‌های دریایی (بروکسل ۱۹۵۷) تأثیر پذیرفته است، مالکین کشتی‌ها و سایر اشخاص ذی ربط (از جمله بیمه‌گران) می‌توانند مسؤلیت‌های خود را به هنگام وقوع تصادمات دریایی در قبال برخی ادعاها محدود کنند.

### تحدید مسؤلیت مالک کشتی در حقوق دریایی ایران<sup>۳</sup>

قانون دریایی ایران در ماده ۷۵ به بعد حاوی مقررات صریحی درخصوص محدودیت مسؤلیت مالک کشتی بوده، مگر آنکه حوادثی که موجب بروز خساراتی شده است، معلول تقصیر مالک کشتی باشد. حوادث مذکور در ماده ۷۵ مستند قانونی مذکور در

۱- دکتر منصور پورنوری، پیشین، ص: ۲۱۴.

۲- عباس رمضانی، پیشین، ص: ۲۴۷.

۳- دکتر منصور پورنوری، حقوق دریایی در دادگاه دریایی، انتشارات مهد حقوق، چاپ اول، تهران، ۱۳۸۳، ص: ۱۰۵.



نهایت اختصار عبارتند از:

**الف-** تلفات جانی یا صدمات بدنی وارد به مسافر کشتی و یا اموالی که در کشتی حمل می‌شود.

**ب-** تلفات جانی یا صدمات بدنی وارد به هر شخص دیگر (در خشکی یا آب) و خسارات وارد به هر گونه مال دیگر یا تزیین هر گونه حقی که در نتیجه عمل یا خطا یا غفلت اشخاصی که در کشتی یا خارج آن هستند و مالک کشتی مسؤول عمل یا غفلت چنین اشخاصی است به وجود آید، مشروط بر آنکه عمل یا خطا یا غفلت اشخاص اخیر مربوط به عملیات ناشی از دریانوردی و یا اداره کشتی یا بارگیری یا حمل و یا تخلیه بار و سوار کردن و حمل و پیاده کردن مسافری باشد.

بند ۳ ماده مرقوم فوق حاکی از آن است که:

«در موارد مصرح در بند ۱۱ این ماده حق تحدید مسؤولیت برای مالک کشتی محفوظ است ولو آنکه مسؤولیت وی ناشی از مالکیت کشتی یا تصرف یا حفاظت یا نظارت بر آن باشد بدون اینکه اثبات خطای او یا اشخاصی که مسؤولیت آنان را عهده‌دار است لازم باشد.»

با وجود آنکه در حقوق دریایی ایران تحدید مسؤولیت مالک کشتی پذیرفته شده است، ولی به صراحت بند ۴ ماده ۷۵ قانون مذکور، مقررات ناظر بر موارد فوق، امور ذیل را دربر نمی‌گیرد:

**الف-** مطالبات مربوط به نجات کشتی و خسارات مشترک دریایی

**ب-** مطالبات فرمانده یا کارکنان کشتی یا نمایندگان مالک کشتی، مشروط بر اینکه به موجب قانونی که ناظر به قرارداد استخدامی آنها با مالک کشتی است، وی مجاز نباشد مسؤولیت خود را نسبت به این قبیل دعاوی محدود کند و یا به موجب قانون مذکور فقط بتواند مسؤولیت خود را تا میزانی بیش از آنچه در ماده ۷۷ مقرر شده است محدود کند. از جمله نکاتی که در قانون دریایی ایران جلب توجه می‌کند این است که برابر بند ۷ ماده ۷۵ قانون مذکور، «استناد به تحدید مسؤولیت دلیل قبول اصل مسؤولیت نیست.» و

بالاخره با شناخته شدن محدودیت مسؤولیت مالک کشتی در قانون دریایی ایران، ماده ۷۷ قانون یاد شده درخصوص میزان آن صراحت دارد بر اینکه

۱- مالک کشتی می‌تواند میزان مسؤولیت خود را به شرح مذکور در ماده ۷۵ به مبالغ

زیر محدود کند:

الف) در صورتی که سانحه فقط منجر به خسارات مالی گردد جمعاً برحسب هر تن

ظرفیت کشتی ۸۱.۰۰۰ ریال

ب) در صورتی که سانحه فقط منجر به خسارات بدنی شود جمعاً برحسب هر تن

ظرفیت کشتی ۱۵۰.۰۰۰ ریال

ج) در صورتی که سانحه فقط منجر به خسارات بدنی و مالی گردد جمعاً برحسب هر

تن ظرفیت کشتی ۲۵۰.۰۰۰ ریال که از این مبلغ ۱۶۳.۰۰۰ ریال برحسب هر تن ظرفیت

کشتی منحصراً برای پرداخت خسارات بدنی و مبلغ ۸۱.۰۰۰ ریال بقیه بر حسب هر تن

ظرفیت کشتی برای پرداخت خسارات مالی تخصیص می‌یابد.

۲- در هر قسمت از حساب مخصوص تقسیم وجوه بین طلبکاران باید به نسبت

طلب مسلم آنها صورت گیرد.

۳- اگر مالک کشتی قبل از تقسیم وجوه حساب مخصوص تمام یا قسمتی از

بدهی‌های مذکور در بند یک ماده ۷۵ را پرداخت کرده باشد نسبت به حساب مذکور

قایم‌مقام قانونی طلبکار خواهد بود. ولی حقوق مالک در این مورد محدود به میزانی است

که طلبکار می‌توانسته بر طبق قوانین کشوری که حساب مخصوص در آن ایجاد شده از

او مطالبه کند.

با توجه به اینکه ماده ۱۱۵ قانون دریایی ایران مصوب ۱۳۴۳ محدودیت مسؤولیت

متصدی حمل را در مورد فوت یا صدمات بدنی وارد به مسافر در هیچ مورد از ۲۰.۰۰۰.۰۰۰

ریال و یا معال آن به ارز خارجی بیشتر ندانسته است، طبیعتاً این پرسش به ذهن متبادر

می‌شود که در وضعیت کنونی و با در نظر گرفتن مصراحت قانون مجازات اسلامی که دیه

افراد را در صورت فوت ناشی از حوادث به مراتب بیشتر از مبلغ مذکور دانسته و حتی

دیه بسیاری از صدمات بدنی غیرمتهی به فوت نیز بیش از مبلغ یاد شده است، تکلیف

و راه حل چیست؟

اگرچه در وهله اول ممکن است گفته شود که قانون دریایی ایران حاوی مقررات خاصی بوده و چون بنا به قول اصولین «عام ناسخ خاص نیست»، پس قانون عام مجازات اسلامی ناسخ مقررات خاص قانون دریایی نیست! به ویژه اینکه ممکن است مالک کشتی در صورت وقوع حادثه منتهی به فوت مسافر در دفاع از محدودیت مسؤولیت برقرار شده، به مقررات موضوع ماده ۳۳۰ قانون مدنی نیز استناد کند.<sup>۱</sup> در هر صورت ضرورت ایجاب می‌کند که به ظواهر امر توجه نکرده و ژرف‌اندیشی و مذاقه بیشتری در قضیه مطروحه به عمل آید.

توضیحاً آنکه ماده ۷۲۹ قانون مجازات اسلامی مصوب ۷۵/۳/۲ مجلس شورای اسلامی که در تاریخ ۷۵/۳/۶ به تأیید شورای نگهبان رسیده است، صراحت دارد بر اینکه:

«کلیه قوانین مغایر با این قانون ملغی است.»

صرف نظر از نص صریح یاد شده، به نظر نمی‌رسد در صورت طرح قضیه حادثه منجر به فوت در جریان سفر دریایی، در مرجع قضایی، مالک کشتی بتواند به محدودیت مسؤولیت مندرج در قانون دریایی ایران به شرح فوق استناد کند. زیرا محدودیت مسؤولیت اصولاً امری خلاف اصل می‌باشد و بنابراین بایستی مورد تفسیر مضیق قرار گیرد و نه موسع. از سوی دیگر به موجب اصل چهارم قانون اساسی جمهوری ایران:

«کلیه قوانین و مقررات مدنی، جزایی، مالی، اقتصادی، اداری، فرهنگی، نظامی، سیاسی

و غیر اینها باید براساس موازین اسلامی باشد...»

نتیجه اینکه، در شرایطی که مقررات قانونی ناظر بر دیه به شرح مندرج در قانون مجازات اسلامی واجد ریشه و سابقه فقهی می‌باشد، از این دیدگاه نیز محدودیت مسؤولیت مندرج در قانون دریایی ایران را به شرحی که گذشت، به نظر بایستی منسوخه تلقی کرد. در هر حال موضوع واجد جنبه نظری خاصی بوده است که تبعات ارباب فضل و توجه به اصول ۱۶۶ و ۱۶۷ قانون اساسی در خصوص مورد، از نهایت اهمیت می‌تواند برخوردار باشد. در قانون دریایی ایران، مواردی مذکور افتاده که ناظر بر محرومیت ذی‌نفع از حق

۱- در مورد ماهیت دیه از حیث اینکه مجازات است یا خسارت مراجعه کنید به: محمد عارفی مسکونی، ماهیت حقوقی دیه و تحلیل میزان و نوع آن، انتشارات دانشور، چاپ اول، تهران، ۱۳۸۲.

استفاده از تحدید مسؤلیت می‌باشد. بر طبق ماده ۱۱۶ قانون یاد شده: «هرگاه ثابت شود علت خسارت فعل یا ترک فعلی باشد که متصدی حمل‌عامداً یا با علم بر احتمال وقوع خسارت انجام داده در این صورت از تحدید مسؤلیت مقرر در ماده ۱۱۵ نمی‌تواند استفاده کند.»

### آیا تحدید مسؤلیت امری مطلق است؟

صرف نظر از مطالبی که در خصوص محدودیت مسؤلیت مالک کشتی در کنوانسیون‌های بین‌المللی و مقررات قانونی انگلستان (به عنوان کشوری مطرح در امر دریانوردی) و حقوق دریایی ایران ملاحظه شد، اصولاً بررسی‌های به عمل آمده نشان می‌دهد هرگاه شخصی که شرط عدم مسؤلیت یا تحدید مسؤلیت ناشی از قرارداد به نفع او می‌باشد مرتکب تقصیر عمدی یا تقصیر سنگین (Gross Negligence) شود، این شرط نسبت به وی موثر نخواهد بود. زیرا علما و حقوقدانان بزرگ را عقیده بر آن است که:

«توافق بر عدم مسؤلیت یا تحدید مسؤلیت متعهد در صورت ارتکاب تقصیر عمدی، برخلاف نظم عمومی و باطل است.»<sup>۱</sup>

گاه ممکن است فردی که از تحدید مسؤلیت سود می‌برد، اثبات کند که مرتکب تقصیر عمدی نشده، اما تردیدی در بروز یک تقصیر سنگین<sup>۲</sup> در بین نباشد. پرسشی که در اینجا مطرح می‌شود این است که: آیا در چنین حالتی با الحاق تقصیر سنگین به تقصیر عمدی مواجه نیستیم؟ در پاسخ باید گفت: اندک توجهی به قاعده الحاق تقصیر سنگین به تقصیر عمدی موید آن است که دارنده سوءنیت نمی‌تواند اصطلاحاً خود را به نادانی و جهالت بزند و در پناه تحدید مسؤلیت، از مسؤلیت دور بماند. به عبارت دیگر وجه تمایز بین دو مفهوم تقصیر سنگین و تقصیر عمدی، حسن نیت و سوءنیت است. تقصیر سنگین یک اشتباه، یک غفلت فاحش و نابخشدنی است، هر چند که نه قصد اضرار در میان است و نه علم به خسارتی که به متعهدله وارد خواهد شد.

۱- دکتر سید حسین صفایی، پیشین، ص: ۱۶۸.

2- Black's law Dictionary, west publishing Co. Minn. 4th Ed. Rev. 13th Reprint, 1975, p:1185.

## نتیجه

باعنایت به مطالبی که در مورد محدودیت مسؤولیت مالک کشتی از نظر گذشت، نتایج ذیل حاصل می‌گردد:

**الف)** در کنوانسیون‌های عدیده بین‌المللی که ناظر بر محدودیت مسؤولیت مالک کشتی است، مقوله تحدید مسؤولیت به طور مطلق پذیرفته نشده و هر گاه عملی آگاهانه و با قصد اضرار و یا با آنچنان بی‌احتیاطی انجام شده باشد که باید فرض کرد شخص عالم به وقوع احتمالی ضرر بوده است، تحدید مسؤولیت اجرا نخواهد شد.

**ب)** در مقررات قانونی کشورهای مورد بررسی نیز محدودیت مسؤولیت مالک کشتی مطلق نبوده، بلکه حسب مقررات قانونی داخلی انگلستان همان گونه که قبلاً ملاحظه شد، مواردی چون:

- نداشتن قابلیت دریانوردی کشتی،

- قصد و عمد نماینده و یا خدمه متصدی حمل و نقل در بروز خسارت یا بی‌احتیاطی و یا احتمال بروز خسارت،

- وقوع تقصیر در امر دریانوردی، بروز تقصیر در نحوه مدیریت و اداره کشتی، موجب زوال محدودیت مسؤولیت مورد نظر می‌شود.

در مقررات قانونی ایران هم که ناظر بر محدودیت مسؤولیت مالک کشتی است، این امر مطلق نبوده و حسب نص صریح ماده ۱۱۶ قانون دریایی ایران:

«هرگاه ثابت شود علت خسارت فعل یا ترک فعلی شد که متصدی حمل عامداً یا با علم بر احتمال وقوع خسارت انجام داده در این صورت از تحدید مسؤولیت مقرر در ماده ۱۱۵ نمی‌تواند استفاده کند.»

**ج)** با توجه به آنچه که در خصوص قاعده الحاق تقصیر سنگین به تقصیر عمدی در نهایت اختصار ملاحظه شد، به نظر می‌رسد چنانچه در قضیه‌ای بروز خسارت معلول حدوث تقصیر سنگین باشد، شرط عدم مسؤولیت یا تحدید مسؤولیت، قابلیت استناد از ناحیه شخصی که از این شرط سود می‌برد، نداشته باشد. به دیگر سخن چون تقصیر سنگین معادل تقصیر عمدی تلقی گردیده است، بنابراین در تعیین حکم قضیه‌ای که در آن خسارت، ناشی از تقصیر سنگین باشد، مقررات ناظر بر: عمد، بی‌احتیاطی و دیگر موارد نفی محدودیت مسؤولیت مالک کشتی را علی‌الاصول بایستی ساری و جاری کرد.