

بررسی های حقوقی

مسئولیت متصدیان

باربری دریایی

مقدمه:

نمود. با این وجود، علی رغم پیوستن کشورها به قراردادهای متحدالشکل بین المللی در زمینه حقوق دریایی و سایر رشته های حقوقی، خود نیز به وضع قوانین و مقرراتی در زمینه های مورد نظر همت می گمارند.

قبل از وضع قانون دریایی ایران (مصوب ۱۳۴۳) در مورد بازرگانی دریایی و حمل و نقل از این طریق، قانونی مجزاً که بتواند پاسخگوی معضلات و مشکلات حقوقی موجود باشد، وجود نداشت، تنها قانون تجارت (مصوب ۱۳۱۱/۲/۱۳) در بند ۲ ماده ۲ ضمن احصاء اعمال تجارتي، تصدی به هر نوع حمل و نقل (هوایی، دریایی و زمینی) را عملیات تجاری قید می کند.

بدیهی است، جهت ایجاد تشکیلات حمل و نقل از طریق دریا، به مقررات حمل و نقل که در واقع مقررات بازرگانی دریایی است و نیز به تربیت کارشناسان امور دریایی، وکلاء، دادرسان و حقوقدانانی نیاز است که توانایی و صلاحیت اقدام نسبت به رفع اختلافات و مشکلات بازرگانان را در امور مربوط داشته باشند. از طرفی، نظر به اینکه حمل و نقل از راه دریا، مسائل حقوق بین المللی همچون تابعیت کشتی، تصادم در دریا، معاضدت و نجات در دریا، مسئولیت مالکان و متصدی باربری و غیره را دربر میگیرد، لذا نمی توان مقررات مربوطه را کاملاً محدود به ملیت و قلمرو کشور معینی

همچنین بند دهم همان ماده، کشتی سازی و خرید و فروش کشتی و کشتیرانی داخلی و یا خارجی و نیز معاملات راجعه به آنها را جزء اعمال تجاری به شمار می آورد، بدون آنکه به نحوه انجام معاملات و کیفیت حل و فصل دعاوی و مسائل مربوط به کشتی، اشاره ای نماید. بدین جهت و بدلیل نیازهای موجود، سرانجام پس از ماهها مطالعه و بررسی در سال های ۱۳۴۱ و ۴۲ قانون دریایی ایران (مورخ ۱۹ مردادماه ۱۳۴۲) در ۱۸۸ ماده به تصویب هیأت وزیران رسید و مقرر شد که پس از افتتاح مجلسین، نسبت به تحصیل مجوز قانونی آن اقدام شود.

قانون مذکور که برای مدت زمان کوتاهی بصورت آزمایشی به مرحله اجرا گذاشته شده بود، مورد تجدیدنظر واقع و پس از تصویب مجلسین در تاریخ دوم آبانماه ۱۳۴۳، به مرحله اجرا گذاشته شد. قانون مزبور، در چهارده فصل و ۱۹۴ ماده تنظیم گردیده است.

مطالعه اجمالی قانون دریایی ایران نشان می دهد که بجز چند فصل (مانند فصول تابعیت، فروش و انتقال کشتی، قسمتهایی از فصل مربوط به رهن کشتی) که صرفاً

توسط تهیه کنندگان طرح قانونی، با توجه به نظام حقوقی ایران تهیه گردیده - بقیه مواد یا ترجمه بدون تصرفی از کنوانسیونهای بین المللی است که برای یکنواخت کردن قوانین کشورها در بروکسل و یا لاهه به امضاء رسیده (مانند فصول ۲ و ۴ و ۵ و ۸ و ۱۰ و ۱۱ و ۱۲) و یا ترجمه ای از کتاب دوم قانون بازرگانی مصوب سال ۱۸۰۷ فرانسه و قانون سال ۱۸۹۵ کشور بلژیک می باشد (مانند مباحث مربوط به فصول ۶ و ۷).^۲

فصل چهارم قانون دریایی ایران مربوط به برابری دریایی است که مقررات آن با کمی تغییر، ترجمه کنوانسیون بین المللی بروکسل (مصوب ۲۵ اوت ۱۹۲۴) می باشد. کنوانسیون مزبور در حمل و نقل دریایی به «مقررات لاهه» معروف است.^۳

مقررات این فصل در مورد مسئولیت متصدی باربری، فرستنده کالا و غیره، در صورتی قابل اجراست که قرارداد باربری تنظیم و بارنامه دریایی و یا اسناد مشابه با توجه به مقررات قانونی صادر شده باشد.

«قرارداد باربری عبارت از قراردادی است که برای حمل کالا از نقطه ای به نقطه دیگر منعقد می شود. همچنین هر بارنامه

۱- فصول مذکور به ترتیب مربوط به: حقوق ممتاز، باربری دریایی، مالکین کشتی و حدود مسئولیت و تعهدات آنها، حمل مسافر و احکام مربوط به آن، تصادم در دریا، کمک و نجات در دریا و خسارت دریایی می باشد.

۲- وظایف و مسئولیت فرمانده و کارکنان کشتی، وثیقه دادن و اخذ واد.

۳- هوشنگ امید، حقوق دریایی، ۲ جلد، (تهران: انتشارات مدرسه عالی بیمه، ۱۳۵۳) جلد اول،

مسئولیت متصدیان باربری دریایی را می‌توان در سه مورد خلاصه نمود: ۱- مسئولیت متصدی باربری در مورد کشتی ۲- مسئولیت متصدی باربری در مورد کالا ۳- مسئولیت متصدی باربری در هدایت کشتی.

نموده است: «متصدی باربری، بطور کلی به مالک یا اجاره کننده کشتی که با فرستنده بار قرارداد باربری منعقد کرده است، اطلاق می‌شود».

هر چند این تعریف اقتباس شده از کنوانسیون بین‌المللی یاد شده می‌باشد، ولی بنظر می‌رسد با تعریفی که فی الواقع کنوانسیون بین‌المللی از متصدی باربری، به شرح ترجمه زیر، بدست داده، متفاوت باشد: «متصدی باربری شامل مالک یا اجاره کننده کشتی است که با فرستنده کالا...»^۱.

برخی از حقوقدانان^۲ معتقدند که از این تعریف چنین استنباط می‌گردد که علاوه بر مالک و مستأجر، ممکن است افراد دیگری نیز باشند که به آنها متصدی باربری اطلاق شود؛ گو اینکه در عرف کشتیرانی غیر از اشخاص نامبرده در فوق، کسان دیگری بعنوان متصدی باربری شناخته نشده‌اند.

بنظر می‌رسد استنباط مزبور صحیح باشد زیرا در تأیید آن می‌توان گفت اولاً، از کلمه

دریایی یا اسناد مشابه دیگری که به استناد قرارداد اجاره کشتی رابطه بین متصدی باربری و دارنده بارنامه یا سند مذکور را از زمان صدور، تعیین نماید، قرارداد باربری تلقی می‌گردد».

«بارنامه دریایی که حاکی از قراردادی است که جهت حمل کالا منعقد گردیده، سندی است که مشخصات کامل بار در آن قید و توسط فرمانده کشتی یا کسی که از طرف او برای این منظور تعیین شده، امضاء گردد که بموجب آن تعهد می‌شود، بار توسط کشتی به مقصد حمل و به تحویل گیرنده داده شود».

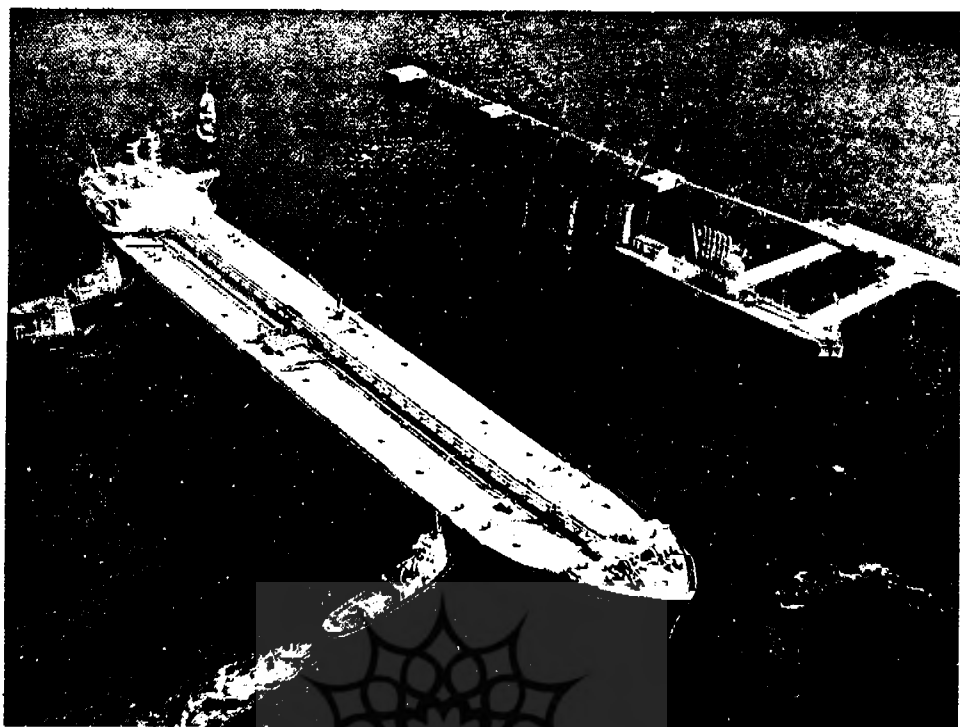
قبل از بیان وظایف و مسئولیتهای متصدی باربری با ذکر این نکته که متصدی باربری همان متصدی حمل و نقل می‌باشد، لازم است اصطلاح «متصدی باربری» تعریف گردد.

ماده ۵۲ قانون دریایی ایران که ترجمه ماده یک کنوانسیون بین‌المللی ۱۹۲۴ می‌باشد، متصدی باربری را چنین تعریف

۱- متن انگلیسی آن چنین است:

«Carrier» Includes the Owner or the Charterer Who Enters into a Contract of Carriage With a Shipper.

۲- امید، پیشین، ص ۲۴۲.



«شامل» نتیجه می‌شود که متصدی باربری منحصر به مالک یا مستأجر کشتی نیست فلذا ممکن است افراد دیگری نیز بتوانند متصدی باربری قلمداد شوند؛ بطور مثال، اگر مالک کشتی منافع آن را برای مدت پنج سال مجاناً به دیگری واگذار و تملیک کند، واگذار شونده - متهب - می‌تواند با فرستنده بار قرارداد حمل و نقل منعقد سازد، در حالی که او نه مالک کشتی و نه مستأجر کشتی می‌باشد. به همین ترتیب اگر برای مستأجر در قرارداد اجاره شرط مباشرت در استفاده از کشتی نشده باشد؛ یعنی، مالک حق استفاده از کشتی را منحصر به مستأجر ننموده باشد، مستأجر می‌تواند مالکیت منفعت یا

حق انتفاع از کشتی را برای مدتی که بیشتر از زمان اجاره نباشد، مجاناً به ثالثی واگذار نماید که در این صورت، وی می‌تواند با فرستنده کالا، قرارداد حمل و نقل منعقد نموده و به عنوان متصدی باربری شناخته شود.

ثانیاً، با توجه به اینکه متصدی باربری همان متصدی حمل و نقل است و ماده ۳۷۷ قانون تجارت مقرر داشته که متصدی حمل و نقل کسی است که در مقابل اجرت، حمل اشیاء را برعهده می‌گیرد و نیز بدلیل اینکه در این تعریف، متصدی حمل و نقل محدود به مالک یا مستأجر وسیله نقلیه نگردیده است بنابراین منطقی بنظر می‌رسد که متصدی

باربری نیز محدود به مالک یا مستأجر کشتی نباشد.

بموجب مفاد ماده ۵۴ - قسمت اول - قانونی دریایی ایران که عیناً از ماده ۳ کنوانسیون بین المللی ۱۹۲۴ ترجمه گردیده وظایف و مسئولیتهای متصدی باربری را می‌توان به شرح ذیل خلاصه کرد:

الف - مسئولیت متصدی باربری در مورد کشتی: متصدی باربری مکلف است قبل از هر سفر و در شروع آن مراقبتهای لازم را به شرح ذیل بعمل آورد:

۱- کشتی را برای دریانوردی آماده کند،
۲- کارکنان و تجهیزات و تدارکات کشتی را بطور شایسته تهیه و فراهم آورد،
۳- انبار و سردخانه‌ها و کلیه قسمتهای دیگر کشتی را که برای حمل کالا مورد استفاده قرار می‌گیرد، مرتب کند.

ب - مسئولیت متصدی باربری در مورد کالا.

ج - مسئولیت متصدی باربری در هدایت کشتی.

اینک به توضیح موارد فوق می‌پردازیم:

الف - مسئولیت متصدی باربری در مورد کشتی: چنانکه ملاحظه کردیم. متصدی باربری مکلف است که قبل از «هر سفر و در شروع آن مراقبتهای لازم را بعمل آورد». در توضیح مطلب، اولین نکته‌ای که قابل توجه است، مفهوم واژه «مکلف» می‌باشد. این

مفهوم بدون هیچ تردیدی متصدی باربری را مقید به تکلیف قانونی می‌سازد. درجه شدت این مفهوم در حقوق ما نسبتاً زیاد است و تخطی از آن همیشه، مسئولیتهای بزرگی را در پی دارد. بنابراین فرض، قانونگذار متصدی باربری را از تخطی نسبت به مفاد مقررات این ماده برحذر داشته است. ثانیاً، متذکر شده است که قبل از هر سفر و در شروع آن متصدی می‌بایست مراقبتهای لازم را بنماید تا بندهای «۱»، «۲» و «۳» ماده ۵۴ رعایت گردند. ثالثاً، تکلیفی که در این بند برای متصدی باربری که مطابق قانون دریایی ایران مالک یا مستأجر کشتی می‌باشد، پیش‌بینی شده این است که تا کشتی در بندر مبدأ یا محل کار مالک و مستأجر و مراکز اصلی آن می‌باشد، آن را برای مسافرت حاضر کنند، عبارت دیگر قید «قبل از هر سفر و در شروع آن» در مورد مسئولیت متصدی باربری برای این است که به مجردی که کشتی بندر را ترک کرد، مالک در وضعی نیست که بتواند مرتباً از کشتی بازرسی به عمل آورد. لذا نمی‌تواند وظایف قانونی خود را نظیر آماده کردن کشتی برای دریانوردی، تهیه کارکنان شایسته، تجهیزات مناسب برای کشتی، نگاهداری انبارها، سردخانه‌ها و... به نحو شایسته انجام دهد.^۱ حال باید دید منظور از «قبل از هر سفر و در شروع آن» چیست؟

۱- همان، ص ۲۵۵؛ ابوالبشر فرمانفرمایان، حقوق دریایی، (بی‌جا: انتشارات خرمی، ۱۳۴۹) ص ۱۱۵.

مسئولیت متصدی باربری در مورد کشتی علاوه بر اعمال مراقبت‌های لازم قبل از هر سفر و در شروع آن، شامل آماده نمودن کشتی برای دریانوردی، استخدام و بکارگیری کارکنان شایسته، تجهیزات و تدارکات کشتی، مرتب نمودن انبارها و سردخانه‌ها و مراقبت لازم در چیدن کالا می‌باشد.

پایان آن زمانی است که کشتی سفر خود را آغاز می‌کند^۲ اظهار نظر فوق، ظاهراً مورد قبول علمای حقوق فرانسه نیز قرار گرفته است.^۳

باید دانست که مفهوم عبارت «قبل و در شروع هر سفر» این نیست که مالک از انجام وظایف و اقدامات لازم در جریان سفر، معاف است. زیرا، وی مکلف است در طول سفر کشتی را در وضعی نگاهداری نماید که بتواند سفر دریایی خود را با موفقیت به پایان برساند تا بتوان گفت که متصدی باربری تعهدات خود را که عبارت از صحیح و سالم رسانیدن کالا به مقصد است، انجام داده است.

اصولاً در مسئولیت قانونی، اگر مورد تعهد انجام نگیرد، متعهد مسئول می‌باشد و اوست که باید عدم ارتکاب تقصیر خود را ثابت نماید. بنابراین متصدی حمل و نقل قانوناً مسئول تحویل کالا بوده و در صورتی که کالا را درست تحویل ندهد، مسئول

در مورد این سؤال، اظهار نظری که توسط محاکم انگلیس شده این است که «ابتدای این مسئولیت زمانی است که لاقبل بارگیری شروع می‌شود و پایان آن زمانی است که کشتی سفر خود را آغاز می‌نماید».

نظر مزبور، در دعوائی^۱ بدین شرح مطرح گردیده است: پس از شروع بارگیری و قبل از آنکه کشتی سفر دریایی خود را آغاز کند، بر اثر غفلت کارکنان پیمانکار، آتش سوزی در کشتی روی می‌دهد که در نتیجه آن، قسمتی از محمولات کشتی از بین می‌رود. مالک کشتی ادعا می‌کرد که طبق مفاد بند ۱ ماده ۳ مقررات لاهه (کنوانسیون بین‌المللی ۱۹۲۴) قبل از بارگیری و در شروع سفر - ابتدای بارگیری - مراقبت‌های لازم را به منظور اینکه کشتی قابلیت دریانوردی داشته باشد بعمل آورده است. دادگاه اظهار نظر کرد که دوره «قبل از هر سفر و در شروع آن» لاقبل از آغاز بارگیری شروع و

1 - Canadian Merchant Marine Ltd. V. Marine Footwear Co (1959).

۲ - متن انگلیسی آن بدین شرح است:

The Words « Before and at the Beginning of the Voyage» Mean the Period From at Least the Beginning of the Loading until the Vessel Starts on her Voyage.

۳ - امید، پیشین، ص ۲۵۵.

می‌باشد.^۱ در همین رابطه ماده ۳۷۷ قانون تجارت تصریح کرده است: «محصدی حمل و نقل کسی است که در مقابل اجرت، حمل و اشیاء را بعهده می‌گیرد». مطابق این نظر اصل بر مسئولیت محصدی باربری - حمل و نقل - است مگر در مواردی که بتواند عدم تقصیر خود را ثابت کند. بعبارت دیگر محصدی باربری نسبت به حمل صحیح کالا و تحویل آن به گیرنده، مسئول است مگر اینکه عدم تعدی و تفریط خود را ثابت نماید.

علی‌رغم اصل مذکور، کنوانسیون بین‌المللی ۱۹۲۴، مسئولیت محصدی باربری را نسبی قلمداد نموده و به‌تعبیر دیگر اصل را بر عدم مسئولیت محصدی مزبور قرار داده مگر در مواردی که قانوناً تصریح شده است. در کنوانسیون بین‌المللی، موضوع «اعمال مراقبت‌های لازم» از طرف محصدی باربری مطرح گردیده است، به‌این معنا که محصدی باربری را در صورتی می‌توان مسئول دانست که مراقبت‌های لازم را در مورد بندهای ۱ و ۲ ماده ۳ کنوانسیون (ماده ۵۴ قانون دریایی ایران) اعمال نکرده باشد.^۲ بنابراین مسئولیت محصدی باربری مانند مسئولیت امین در قانون مدنی است که اصل، عدم مسئولیت است مگر...
بعضی از نویسندگان^۳ در توجیه این نظر

- نسبی بودن مسئولیت محصدی باربری - گفته‌اند، علت کاهش مسئولیت‌های محصدی باربری نیازهای جدید اقتصادی، اجرای عدالت، تغییر نوع کشتیها، تغییر مالکیت کشتی متعلق به فرد طبیعی (شخص حقیقی) به شرکتهای بازرگانی (شخص حقوقی)، عدم سرپرستی و هدایت کشتیها بوسیله مالک (محصدی) در طول سفر و غیره می‌باشد و امروزه بدون اغراق می‌توان گفت که در نظامهای مختلف حقوقی در مورد قراردادهای باربری، اصل مسئولیت نسبی بجای مسئولیت مطلق مورد قبول همگان واقع شده است.

هر چند مبنای نظر اخیر برابر با مفاد کنوانسیون بین‌المللی می‌باشد ولی باید گفت مطابقت اصل مسئولیت برای محصدی باربری - مگر در مواردی که عدم تقصیر (تعدی یا تفریط) خود را ثابت نماید - با اصول حقوق تجارت سازگاری بیشتری دارد زیرا، شخصی که در قبال اخذ اجرت، وظیفه حمل و نقل کالا را از نقطه‌ای به نقطه دیگر بعهده می‌گیرد، در برابر فقدان یا خسارت وارده بر کالا باید مسئول باشد، مگر در مواردی که فقدان کالا یا خسارات وارده قهری و یا در اثر عواملی باشد که ارتباطی با احتیاط، تجربه، مهارت و تلاش مقتضی

۱- حسن ستوده تهرانی، حقوق دریایی و هوایی، (تهران: انتشارات دانشگاه تهران، ۱۳۴۴) ص ۱۷۲.

2- Clive Schmitthoff, *Schmitthoff's Export Trade*, The Edition, (London: Steven and Sons, 1980), p. 369.

۳- امید، پیشین، ص ۲۵۷.

متصدی جهت حمل کالا، نداشته باشد. بخصوص اینکه، طبیعت و مقتضای امور تجارتي — که حمل و نقل اعم از زمینی، دریایی و هوایی، یکی از اعمال مزبور می‌باشند — با اصل مسئولیت متصدی باربری هماهنگی دارد همانگونه که در مورد مسئولیت متصدی حمل و نقل، مسئولیت صادرکنندگان و ظهرنویسان اسناد تجارتي و غیره وجود دارد. بنابراین بنظر می‌رسد قانونگذار این شدت عمل را بیشتر در امور تجارتي و برای تضمین حقوق دارندگان اسناد مزبور و یا جلب اطمینان ارسال کنندگان کالا، بعمل آورده است. پس نباید نیازهای جدید اقتصادی یا تغییر

نوع کشتیها و غیره، مجوزی برای عدم مسئولیت متصدی باربری — مگر در موارد عدم اعمال مراقبت‌های لازم و... — بحساب آید. مضافاً به اینکه اجرای عدالت نیز در جهت قبول اصل مسئولیت متصدی باربری می‌باشد نه در جهت عکس آن.

در هر صورت، برای آنکه «مراقبت‌های لازم» بیشتر واضح گردد، چند نمونه از مواردی که طبق تشخیص دادگاه‌های انگلستان از مصادیق «عدم رعایت مراقبت‌های لازم» از طرف متصدی باربری تلقی شده و نتیجتاً موجبات مسئولیت وی را فراهم آورده است ذکر می‌کنیم:



۱- عدم تأمین سوخت لازم از طرف متصدی باربری برای سفر مورد نظر، ۲- عدم دقت کافی در محکم بستن و مهار کردن بسته‌های کالا در اتبادهای کشتی، ۳- عدم دقت کافی در بستن شیرهای مربوط به مخازن نفت کشتی، ۴- عدم احتیاط لازم در کم کردن سرعت کشتی، ۵- عدم تجهیز کشتی به رادار، در مواقعی که طبق مقررات ایمنی، نصب و بکار بردن آن ضروری بوده است، ۶- ندادن تعلیمات مکفی و لازم به مهندسان کشتی درباره بکار بردن سیستم سوخت‌رسانی کشتی، ۷- استخدام و بکار گماردن مهندسان فاقد تجربه لازم، ۸- عدم مراقبت لازم از طرف تعمیرکاران کشتی به هنگام تعمیرات و بازرسی فنی کشتی و...^۱

نکته‌ای که ذکر آن لازم بنظر می‌رسد، این است که متصدی باربری نه تنها خود باید «مراقبت‌های لازم» را در موارد مذکور بعمل آورد، بلکه کارکنان و عمال او نیز مکلف به اعمال مراقبت‌های لازم می‌باشند و در صورت تخلف، متصدی باربری مسئول خواهد بود.^۲ طبق رویه محاکم انگلستان در صورت عدم رعایت مراقبت‌های لازم از طرف کارکنان شرکت تعمیرکار در تعمیرات کشتی، متصدی باربری مسئول خواهد بود ولی در صورتی که در طرح ساختمان کشتی

از طرف کارخانه سازنده «مراقبت لازم» بعمل نیاید متصدی باربری مسئول نمی‌باشد مگر آنکه نامبرده به نحوی از انحاء در ساختمان کشتی و یا در مراحل ساختمانی دخالت و یا نظارت داشته باشد.

۱- آماده کردن کشتی برای دریانوردی: بند الف از قسمت اول ماده ۵۴ قانون دریایی ایران، متصدی باربری را مکلف می‌سازد که... «کشتی را برای دریانوردی آماده کند» مراجعه به مقررات لایحه ۱۹۲۴، نشان می‌دهد که عبارت فوق ترجمه متن انگلیسی

«To Make the Ship Seaworthy» می‌باشد. از آنجا که در زبان فارسی برای کلمه «Seaworthy» کلمه مناسبی بدست نیامده تا مفهوم واقعی آن را به آسانی بیان نماید، قانونگذار در بند الف ماده ۵۴، مفهوم مزبور را با عبارت «برای دریانوردی آماده کند» بیان کرده ولی در بند ۱ ماده ۵۵ قانون دریایی، این مفهوم را تحت عنوان «قابلیت دریانوردی» ذکر کرده است. از طرفی بعضی از نویسندگان^۳ نیز واژه «Seawar Thiness» را به قابلیت دریانوردی ترجمه نموده‌اند، ولی اشکالی که وارد است، این است که قانونگذار در مواد مختلف همین معنی یا مفهوم را بوسیله الفاظ مختلف بیان نموده که ممکن است منشأ

۱- همان، ص ۲۵۹ - ۲۶۰.

2 - Schmitthoff, Op.Cit, p. 370.

۳- امید، پیشین، ص ۲۶۹.

اختلاف واقع شود زیرا قانونگذار می‌بایست همیشه یک مفهوم را در قالب یک لفظ یا همیشه در قالب مجموعه معینی از الفاظ بریزد تا رفع ابهام گردد.^۱

بهرحال، قابلیت دریانوردی کشتی، به این معناست که کشتی باید از هر لحاظ برای سفر دریایی مورد نظر آماده باشد. به عبارت دیگر، کشتی باید از نظر فنی بدون عیب بوده و از لحاظ استحکام و مقاومت در برابر شرایط جوی قادر به ادامه سفر دریایی باشد و نیز قابلیت مقابله با مخاطرات معمولی را داشته باشد تا بتواند کالا را به نحو مطمئن به مقصد برساند.

قابلیت دریانوردی است ولی این گواهی منحصرأ از نظر فنی قابل قبول می‌باشد. در اینجا مناسب است نمونه‌ای از دعاوی مربوط به عدم قابلیت دریانوردی، ذکر گردد:

در یک دعوی که در سال ۱۹۶۴ در دادگاه کوئینزبنچ انگلستان مطرح شده بود، با آنکه بارنامه دریایی تابع مقررات لاهه ۱۹۲۴ نبود، مع ذلک در آن، ماده‌ای نظیر ماده ۵۴ قسمت اول، قانون دریایی ایران گنجانیده شده بود که به موجب آن متصدی باربری مکلف بود «قبل از هر سفر و در شروع آن» مراقبتهای لازم را در مورد قابلیت

متصدی باربری نه تنها خود باید مراقبتهای لازم را انجام دهد، بلکه در اجرای مقررات قسمت اول ماده ۵۴ قانون دریایی ایران، کارکنان و عمال او نیز مکلف به اعمال مراقبتهای مذکور می‌باشند و در صورت تخلف، متصدی باربری مسئول خواهد بود.

به لحاظ اهمیت جنبه‌های فنی کشتی، امروزه تشکیلات وسیع و بزرگی در دنیا پدید آمده‌اند که با صدور تصدیق خود، در واقع سبج فنی برای کشتی ایجاد کرده و وضع آن را نظارت می‌کنند تا مشخصات فنی آن هرگز تغییر نکند یا کیفیت آن مشخصات ضعیف نشود. وجود گواهی فنی از طرف یکی از مراجع صلاحیت‌دار بین‌المللی^۲، در حقیقت یک نوع گواهی نسبت به وجود

دریانوردی کشتی به عمل آورد. نظر به اینکه مخازن کشتی که قرار بود در آن سقز مایع حمل کنند، بخوبی تمیز نشده بود، در موقع تحویل کالا، ملاحظه گردید که سقز فاسد گردیده است. دادرسی اظهار نظر کرد که کشتی قابلیت دریانوردی نداشته است.^۳

۲- آماده کردن کارکنان و تجهیزات و تدارکات کشتی به نحو شایسته: قابلیت

۱- فرمان‌نرمائیان، پیشین، ص ۱۱۶.

۲- مانند مؤسسه لویدرز «LLOYDS» در لندن.

۳- امبد، پیشین، ص ۲۷۳.

دریانوردی کشتی را نه تنها باید از جهات فنی مورد ملاحظه قرار داد بلکه باید کشتی از لحاظ کارکنان مجرب و کارآموده، همچنین تجهیزات لازم و کافی در حد مطلوب باشد بنحوی که بتواند سفر دریایی مورد نظر را بخوبی ادامه دهد. بنابراین چنانچه کشتی فرضاً فاقد کارکنان لازم و مجرب باشد یا به مقدار لازم دارای سوخت، آب، روغن و خواربار نباشد و یا آنکه جرقه‌یل‌های آن نتواند عمل بارگیری و تخلیه را به آسانی انجام دهد، کشتی مزبور دارای قابلیت دریانوردی نخواهد بود، و در صورت اقامه دعوی از سوی متضرر، دادگاه، متصدی باربری را مسئول خسارت وارده دانسته و او را متعهد به جبران آن خواهد نمود زیرا وی، باید کشتی را به نحوی آماده می‌کرد که قابلیت دریانوردی را داشته باشد.

همانگونه که پیشتر بیان داشتیم، مسئولیت متصدی باربری در ایجاد قابلیت دریانوردی کشتی تنها، محدود به خود او نمی‌باشد بلکه مسئول اعمال کارکنان و خدمتکاران در استخدامش نیز می‌باشد؛ بعنوان مثال، در دعوی «Robert» که در سال ۱۹۳۸ توسط دادگاه استیناف انگلستان نسبت به آن اتخاذ تصمیم گردید، نظر به اینکه مالک کشتی بدون تحقیق درباره صلاحیت مهندس کشتی اقدام به استخدام او کرده بود و در جریان سفر، کشتی مواجه با

اشکال فنی گردید و مهندس مذکور نتوانست تعمیر لازم را انجام دهد، دادگاه اظهار نظر کرد که کشتی قابلیت دریانوردی را نداشته است.^۱

۳- آماده کردن سردخانه‌ها، انبارها و کلیه قسمتهای کشتی که برای حمل مورد استفاده قرار می‌گیرند: اصولاً تعهدات و مسئولیتهای متصدی باربری، در مورد قابلیت دریانوردی کشتی از دو لحاظ مورد بررسی قرار می‌گیرد: اول؛ مسئولیت و تعهدات به معنای اصح که مربوط به اداره کشتی و دریانوردی و مسائل مربوط به آن نظیر استخدام کارکنان و مجهز ساختن کشتی به وسایل و تجهیزات لازم و... می‌باشد و دوم، مسئولیت و تعهداتی که از لحاظ اداره و نگاهداری کالا بوجود می‌آید مانند مراقبتهای لازم در چیدن کالا، تمیز کردن و آماده ساختن انبارها، سردخانه‌ها و قسمتهای دیگر کشتی که برای حمل بار مورد استفاده قرار می‌گیرند. قسمت اخیر مسئولیت مذکور را می‌توان تحت عنوان «قابلیت قبول کالا» مورد ملاحظه قرار داد. به این معنا، که کشتی را باید آنچنان آماده کرد که بتوان از طریق آن، کالاها را بنحو احسن حمل و جابجا نمود. اما از آنجا که عدم قابلیت قبول کالا، همان عدم قابلیت دریانوردی کشتی به معنای اعم می‌باشد، بنابراین در صورتی که سردخانه‌های کشتی بنحو مطلوب کار نکنند

1- Schmitthoff, Op. Cit, p. 370.

و در نتیجه کالاها فاسد گردند، متصدی باربری به اتهام عدم قابلیت دریانوردی کشتی، محکوم به جبران خسارات وارده خواهد شد. در یک دعوی^۱ مطروحه در دادگاه کوئینزبنچ انگلستان، مقداری گوشت از استرالیا به مقصد اروپا بارگیری شده بود. در ابتدای سفر دستگاههای خنک کننده کشتی دارای نقص فنی بود و در جریان سفر دستگاههای مزبور بکلی از کار افتادند. دادگاه انگلیس اظهار نظر کرد که کشتی قابلیت دریانوردی نداشته است.^۲

در پایان این قسمت، ذکر این نکته لازم است که درجه پذیرش قابلیت کشتی برای دریانوردی نسبت به سفرهای مختلف، فاصله‌های متفاوت و تنوع کالاهایی که حمل می‌شوند، یکسان نمی‌باشد؛ بعنوان مثال، اگر یک کشتی، آماده حمل گوشت

همچنین ذخیره مواد خوراکی مورد نیاز به اندازه کافی - باید به مراتب بیشتر از زمانی باشد که کشتی می‌خواهد کالایی، نظیر: پنبه از یک کشور به کشور همسایه آن حمل نماید و یا کالا را از بندریک کشور به بندر دیگری در همان کشور انتقال دهد. به همین دلیل می‌توان قابلیت دریانوردی کشتی را امری نسبی دانست.

ب - مسئولیت متصدی باربری در مورد کالا: با توجه به مفاد ماده ۵۵ قانونی دریایی ایران، متصدی باربری موظف است با کمال دقت و به نحو مطلوب محمولات را بارگیری، جابجا، حمل و محافظت و مواظبت نماید.^۳

بنابراین متصدی باربری موظف بوده و قطعاً می‌بایست این وظیفه را بوسیله کارکنان خود انجام دهد که بار را تحویل گیرد،

وجود گواهی فنی از طرف مراجع صلاحیتدار بین‌المللی، در حقیقت یک نوع تصدیق نسبت به وجود قابلیت دریانوردی کشتی از نظر فنی می‌باشد.

سپس درست بارچینی کند و به نحو صحیح تحویل دهد و در موقعی که تحویل دار بار است، آنها را بنحو مطلوب نگهداری کند و به تعبیر ماده ۵۴، محافظت و مواظبت نماید. واضح است که اگر از عهده انجام این

از کشور استرالیا به ایران باشد، بدیهی است که میزان آمادگی کشتی مزبور - نظیر تمیزی انبارها، سالم بودن سردخانه‌ها و دستگاههای خنک کننده کشتی، وجود کارکنانی مجرب و مهندسی کارآزموده

1- The Moari King V. Hughes.

۲ - همان، ص ۲۷۵.

۳ - بند ۲ ماده ۵۴ قانون دریایی.

مسئولیت بر نیاید، مشمول پرداخت خسارات است.^۱

منظور از بارچینی کالا، عملیاتی است که به انگلیسی «Stowage» می‌گویند، به این معنا که از جمله وظایف متصدی باربری این است که کالا را با توجه به وزن، حجم و نوع آن، به نحوی در انبارهای کشتی بارگیری نماید که در عین حال که حفظ موازنه و تعادل کشتی بعمل می‌آید، به محمولات مختلف در جریان سفر دریایی لطمه‌ای وارد نیاید. در صورت عدم مراقبت لازم در چیدن و جابجا کردن کالا متصدی مسئول خسارات وارده به کالاهای دیگر خواهد بود، هر چند در ابتدا کشتی مزبور قابلیت دریانوردی به معنی اخص را دارا بوده باشد. بعنوان مثال:

در دعوی «Thorsa» (در بندر جنوا) شُکلات با پنیر ایتالیایی در انبار واحدی، در مجاورت هم بارگیری شد. در بندر بارگیری وضع ظاهری شکلات خوب و بدون نقص بنظر می‌رسید ولی در موقع تخلیه کالا در لندن ملاحظه گردید که بعلت مجاور بودن پنیر با شکلات، پنیر رنگی شده است. مالک کشتی استدلال می‌کرد که علت ایجاد خسارت، غفلت کارکنان او در اداره کشتی بوده و طبق مفاد بارنامه دریایی معاف از

مسئولیت می‌باشد. دارنده بارنامه دریایی استدلال می‌کرد که وقوع خسارت ناشی از عدم قابلیت دریانوردی در معنای وسیع بوده است. دادگاه اظهار نظر کرده که کشتی، قابلیت دریانوردی داشته ولی وقوع خسارت ناشی از این امر بوده که برخلاف مفاد ماده (۱) ۳ [کنوانسیون بین‌المللی ۱۹۲۴] متصدی باربری مراقبت لازم را در امر چیدن کالا اعمال نکرده است.^۲

باید توجه داشت، اصولاً خساراتی که موجب مسئولیت متصدی باربری می‌گردد سه نوع است: ۱- از بین رفتن کلیه کالا یا نقصان آن. ۲- معیوب شدن کالا ۳- تأخیر در تحویل کالا.^۳

ج- مسئولیت متصدی باربری در هدایت کشتی: متصدی باربری به منظور حمل کالا به نحو مطلوب و در اجرای تعهدات خود مکلف است کالا را با سرعت متعارف^۴ به مقصد برساند و در سفر دریایی تا جایی که ممکن است از خط سیر مستقیم معین و مطمئن که معمولاً طبق عرف دریانوردی می‌باید طی شود، حرکت نماید و الاً اگر مسیر عادی را بدون علت موجه تغییر دهد و یا مسیر غیر مستقیم و طولانی تر بپیماید، مسئول جبران زیانهای وارده به فرستنده کالا خواهد

Schmithoff, *Op. Cit.*, p. 371.

۱- فرمانفرمایان، پیشین، ص ۱۲۷؛

۲- امید، پیشین، ص ۲۷۶.

۳- ستوده تهرانی، پیشین، ص ۱۷۳.

درجه مقبولیت کشتی برای دریانوردی نسبت به سفرهای مختلف، فاصله های متفاوت و تنوع کالاهایی که حمل می شوند، یکسان نمی باشد به همین دلیل می توان قابلیت دریانوردی را امری نسبی دانست.

شرایط قرارداد باربری تلقی نمی گردید. نتیجه گنجاندن چنین ماده ای در بارنامه دریایی این بود که در صورت وارد آمدن زیان به فرستنده باریا دارنده بارنامه دریایی، بر اثر انحراف موجه کشتی از مسیر عادی، متصدی باربری مکلف به جبران زیان وارده نبود.

بعنوان مثال، چنانچه تغییر مسیر به منظور نجات جان آدمی در دریا صورت می گرفت و یا در مواردی که فرمانده اطلاعات موثق بدست می آورد که در صورت ادامه مسیر عادی، ممکن است کشتی بوسیله کشتیهای دول متخاصم ضبط و توقیف گردد، فرمانده می تواند مسیر عادی خود را تغییر دهد بدون آنکه این امر موجب پرداخت ضرر و زیان به فرستنده کالا و یا دارنده بارنامه دریایی گردد^۳

در کنوانسیون بین المللی ۱۹۲۴ به لحاظ اهمیت موضوع در دو مورد به «انحراف کشتی» اشاره گردیده است:

الف - حکم کلی مندرج در بند (L) قسمت دوم ماده ۴ کنوانسیون مزبور (بند ل قسمت دوم ماده ۵۵ قانون دریایی ایران) که

بود. معمولاً زیانهای ناشی از انحراف کشتی از مسیر اصلی ممکن است یا مستقیماً متوجه کالا باشد و یا اینکه بعلت تأخیر در تحویل کالا، دارنده بارنامه دریایی متضرر گردد.

البته، چنانکه قبلاً نیز بیان داشتیم، مطابق مقررات قانون دریایی ایران، مسئولیت متصدی باربری زمانی استقرار پیدا کرده و مسلم می گردد که تقصیر مشارالیه محرز باشد!

از آنجا که ممکن بود در چنین سفر دریایی حوادثی نظیر غرق شدن انسان و یا از بین رفتن مال التجاره واقع شود و یا بنا به مصالحی، کشتی مجبور به بازگشت به بندر مبدأ گردد، لذا قبل از سال ۱۹۲۴ و وضع قسمت چهارم کنوانسیون بین المللی (در مورد موضوع انحراف کشتی بمنظور نجات جان اشخاص و یا کالا و یا هرگونه انحراف معقول) در نظام حقوقی انگلیس و نیز در بارنامه های دریایی صادره، تحت عنوان «ماده مربوط به انحراف»^۲ شرایطی که طی آن کشتی مجاز به تغییر مسیر دریایی بود، مشخص شد و این عمل بعنوان تخلف از

۱- احراز تقصیر متصدی حمل و نقل در مواردی است که طی همین مقاله مورد بحث قرار گرفته است.

2- Deviation Clause

۳- امید، پیشین، ص ۳۶۲.

به موجب آن در صورتی که منشاء وقوع خسارت به فرستنده بار، عمل متصدی باربری در «نجات و مجاهدت برای نجات جان افراد و یا اموال در دریا باشد» نامبرده را نمی‌توان مسئول دانست و مسلماً یکی از مصادیق این ماده را می‌توان انحراف کشتی به منظور فوق دانست.

ب- حکم خاص مندرج در قسمت ۴ ماده ۴ کنوانسیون بین‌المللی (قسمت ۴

از آنجائیکه بحث تفصیلی سه مورد فوق، ارتباط کاملی با موضوع مقاله نداشته لذا با اشاره مختصر، از موضوعات مذکور می‌گذریم.

منظور از نجات جان افراد، که موجب مجاز شدن کشتی از انحراف می‌گردد، نجات مسافران کشتی و در صورتی که خطر جدی، کشتی، کارکنان و مسافران آن را تهدید نکند، نجات جان مسافران و کارکنان

متصدی باربری مکلف است کالا را با سرعت متعارف به مقصد برساند و در سفر دریایی، تا جایی که ممکن است از خط سیر مستقیم معین و مطمئن که معمولاً طبق عرف دریانوردی می‌باید طی شود، حرکت نماید.

کشتی دیگر و یا هر شخصی است که در دریا در معرض تلف شدن است، ولو اینکه دشمن باشد. به همین ترتیب، مراد از نجات اموال نیز، نجات محموله خود کشتی و یا سایر کشتی‌ها می‌باشد.

البته باید توجه داشت، در صورتی انحراف کشتی مجاز است که برای نجات جان آدمی یا اموال واقعاً ضرورت داشته و خطر جدی آنها را تهدید نماید، و الاً متصدی باربری مسئول جبران خسارات ایجاد شده خواهد بود. در مورد مفهوم «انحراف موجه» آنطور که حقوقدانان اظهارنظر کرده و از آراء محاکم نیز استنباط می‌شود، ضابطه صحیحی در دست نیست و در هر دعوی می‌باید با توجه

ماده ۵۵ قانون دریایی ایران) که مقرر داشته است: «هرگونه تغییر مسیر کشتی در دریا برای نجات و مجاهدت در حفظ جان آدمی و اموال و یا هرگونه انحراف معقول کشتی، نقض و تخلف از مقررات این فصل و قرارداد باربری نیست و متصدی باربری مسئول فقدان و یا خسارت وارده ناشی از آن نخواهد بود».

بنابراین متصدی باربری در سه مورد نسبت به فقدان یا خسارات وارده بر کالا در مورد انحراف کشتی معاف می‌باشد: ۱- در مورد نجات جان افراد، ۲- در مورد نجات اموال ۳- در موردی که انحراف موجه و معقول باشد^۱.

1- Alan Mitchelhill, *Bills of Lading* (New York: Chapman and Hall, 1982) p. 9.

متصدی باربری در سه مورد نسبت به فقدان یا خسارات وارده بر کالا در مورد انحراف کشتی، معاف می‌باشد: ۱- در مورد نجات جان افراد ۲- در مورد نجات اموال ۳- در مواردی که انحراف موجه و معقول باشد.

نتیجه گیری:

با توجه رشد و توسعه امور تجارتي و با عنایت به نقش و هدف تجارت در امر استخراج مواد، تولید و توزیع کالا، آنها متناسب با خواستها و نیازهای اجتماعی افراد، باید گفت: حمل و نقل بعنوان یکی از موضوعات مهم و اساسی این رشته، مورد ملاحظه قرار گرفته است. بویژه حمل و نقل بار از طریق دریا که دارای امتیازات و ویژگیهای خاص می‌باشد، بطوری که این مسأله موجب گردیده تا تجار و بازرگانان جهت حمل و جابجایی کالا، حمل از طریق دریا را بر حمل و نقلهای زمینی و هوایی ترجیح دهند.

از مهمترین مسائلی که در ارتباط با حمل و نقل مطرح می‌گردد، موضوع مسئولیت متصدیان باربری، خصوصاً متصدیان باربری دریایی، خدمه و کارکنان آنها می‌باشد. دلیل این اهمیت، حمل و نقل حجم وسیعی از کالا، استفاده پی در پی از راههای آبی جهت جابجایی بار و وارزاتر تمام شدن

به اوضاع و احوال قضیه اظهار نظر کرد^۱. برخی از نویسندگان در بیان مراد منظور از «انحراف موجه» گفته اند: انحراف وقتی موجه است که به منظور دفع خطر در مورد کشتی و اموال و نیز جان افراد باشد نه به منظور هدفهای دیگر^۲.

همچنین در مسورد واژه «Reasonable» لرد با کامستر (Lord Buckmaster) در مجلس اعیان انگلستان چنین اظهار نظر کرده است: «موجه بودن» در رابطه با طرفین قرارداد معنا پیدا می‌کند^۳.

علاوه بر مراتب فوق، بنظر می‌رسد، اگر کشتی در اثر اوضاع و احوال سیاسی که ارتباط چندانی نیز با جان افراد و سلامت کشتی نداشته باشد، مجبور به انحراف از مسیر عادی خود گردد یا به دستور مقامات سیاسی کشور متبوعش به بندر مبدأ فراخوانده شود، در این صورت نیز انحراف و تغییر مسیر کشتی «موجه» خواهد بود، فلذا متصدی باربری مسئول خسارات وارده بر کالا نمی‌باشد.

۱- امید، پیشین، ص ۳۶۸.

2- Mitchelhill, *Op. Cit.*, p. 9.

3- *Ibid.*, p. 9.

مواردی مانند وجود خطر جدی برای جان یا مال مسافرن کشتی و یا سایر افراد، بروز جنگ و محاصره اقتصادی دریایی را می‌توان از مصادیق «انحراف موجه» به حساب آورد.

متعارف آن است، مگر در مواردی که خطر جدی، جان یا مال مسافرن کشتی با سایر افراد را تهدید کند و یا مواردی حادث گردد که انحراف کشتی از مسیر اصلی و متعارف را موجه جلوه دهد (مانند بروز جنگ، خطرات جانی و مالی برای مسافرن کشتی و دیگران، قطع روابط سیاسی کشورهای مربوطه و احتمال زیاد ورود خسارت، محاصره و تحریم اقتصادی دریایی و غیره). البته، مواردی نیز مبنی بر عدم مسئولیت و یا تحدید مسئولیت متصدیان باربری، کارکنان و مستخدمین آنها وجود دارد که بحث تفصیلی آن باید در مقاله ای جداگانه، انجام پذیرد.

کرایه حمل نسبت به همان میزان کالا در حمل و نقلهای زمینی و هوایی می‌باشد. مطابق مقررات قانون دریایی ایران (مصوب ۱۳۴۳) که قسمت اعظم آن ترجمه کنوانسیون بین‌المللی بروکسل (مصوب ۱۹۲۴ و معروف به مقررات لاهه) می‌باشد، مسئولیت متصدی باربری دریایی را می‌توان در سه مورد خلاصه نمود: اول، در مورد کشتی که خود شامل آماده کردن کشتی برای دریانوردی، استخدام کارکنان مجرب، تهیه تجهیزات و تدارکات و مرتب کردن انبارها و سردخانه‌های کشتی می‌گردد. دوم، در مورد کالا که شامل رعایت سرعت متعارف در پیمودن راه دریایی می‌باشد و سوم منحرف نکردن کشتی از مسیر اصلی و

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی

پرتال بین‌المللی علوم انسانی

منابع و مآخذ:

- ۱- امید، هوشنگ: حقوق دریایی، ۲ جلد، تهران: انتشارات مدرسه عالی بیمه، ۱۳۵۳، جلد اول.
- ۲- ستوده تهرانی، حسن: حقوق دریایی و هوایی، تهران: انتشارات دانشگاه تهران، ۱۳۴۴.
- ۳- فرمانفرمایان ابوالبشر: حقوق دریایی، بی‌جا، انتشارات خرمی، ۱۳۴۹.

4- Clive Schmitthoff, *Schmitthoff Export Trade*, London: Steven and Sons, 1980, Seventh Edition.

5- Alan Mitchelhill, *Bills of Lading*, New York. 1982.